

**HOITOA**

*ja*

**AJOA**

*koskevia*

**OHJEITA**

**CHEVROLET**

1 9 3 6





Hoitoa ja  
ajoa koskevia  
ohjeita

*Chevrolet 1936,*  
*Chevrolet De Luxe,*  
*Chevrolet Imperial*

GENERAL MOTORS



**Tässä käsikirjassa on kysymys seuraavista malleista:**

***Chevrolet 1936*** — akselinväli 2.77 m. tavalliset pitkittäiset jouset,

***Chevrolet de Luxe*** — akselinväli 2.87 m. polviniveljousitus,

***Chevrolet Imperial*** — akselinväli 3.17 m. polviniveljousitus.



## CHEVROLET-VAUNUN OMISTAJALLE

Vaikkakin nyt omistamanne Chevrolet olisi ensimmäinen tai kymmenes vaununne, niin siitä huolimatta odotatte siltä hyvin paljon. Odotatte, että se olisi ulkoasunsa ja maineensa veroinen.

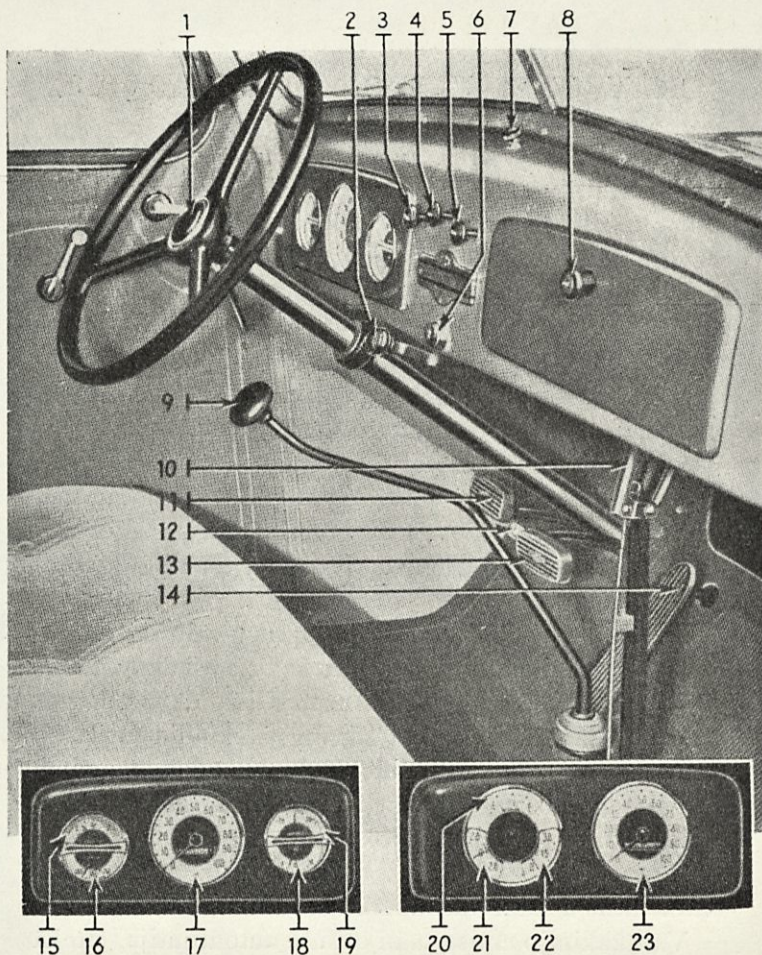
Miksi ette näin ollen uhraisi hiukan aikaa tutustuakseenne täysin vaunuunne? Ottakaa selvää, mihin kaikkien se pystyy ja mikä ratkaiseva merkitys Teillä vaununomistajana on sen hyvän kunnon pysyttämiseen.

Tämän käsikirjan tarkoituksena on niin lyhyesti ja sattuvasti kuin mahdollista tutustuttaa vaununomistajaa vaunun oikeaan käsittelyyn. Tuhansien muitten vaununomistajien kokemukset on tässä kirjassa lyhyesti esitetty ja voitte tarpeen vaatiessa käyttää niitä hyväksenne.

Mahdollisimmassa määrin on pyritty välttämään sellaisia ammattisanontoja, joita mekanisia asioita ymmärtämätön ei käsitä ja jotka vaikeuttaisivat ohjeitten ymmärtämistä. Kirjassa on tosin myös teknillinen osasto, mutta on se tarkoitettu niille, jotka itse tahtovat hoitaa vaunuaan ja suorittaa pienenhöjä säätöjä ja korjauksia.

Käsikirjan tarkoituksena on lisätä tyytyväisyyttänne vaunuun. Sen tehtävänä ei ole niin paljon auttaa Teitä vaikeuksista kuin välttämään sellaisia.

Vaikkakin jo entisestään olisitte autontuntija, ettekä näin ollen olisi jokaisen tämän käsikirjan sivulla olevan neuvon tarpeessa, niin siitä huolimatta tämä käsikirja varmasti sisältää tarpeeksi monta uutta neuvoa, jotta kannattaisi lukea sitä.



Kuva 1. Hallintalaitteet ja kojeet.

- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Äänitorven nuppi               | 13. Jarrupoljin                    |
| 2. Rintalevyssä olevan tuuletti-  | 14. Kaasu- ja käynnistinpoltin     |
| men kädensija                     | (De Luxe, Imp.)                    |
| 3. Käsikaasunuppi                 | 15. Bensiinimittari (De Luxe,      |
| 4. Valovirrrankatkaisija          | Imp.)                              |
| 5. Kuristusnuppi                  | 16. Lämpömittari (De Luxe, Imp.)   |
| 6. Sytytyslukko                   | 17. Nopeusmittari (De Luxe, Imp.)  |
| 7. Tuulilasipuhdistajan nuppi     | 18. Öljynpainemittari (De Luxe,    |
| 8. Hansikaslokeron lukon kä-      | Imp.)                              |
| densija                           | 19. Ampeerimittari (De Luxe, Imp.) |
| 9. Vaihdetanko                    | 20. Bensiinimittari (Chev. 1936)   |
| 10. Käsijarrutanko                | 21. Ampeerimittari (Chev. 1936)    |
| 11. Kytkimen poljin               | 22. Öljynpainemittari (Chev. 1936) |
| 12. Valonheittäjien jalkakosketin | 23. Nopeusmittari (Chev. 1936)     |



## HALLINTALAITTEET

Autojen hallintalaitteita parannetaan alati ja on tähdellistä, että jokainen autonomistaja on tarkoin perillä vaununsa hallintalaitteista ja niiden käytöstä.

*Lukot ja avaimet.* — Ne kaksi avainta, jotka kuuluvat etuoveen, sopivat myös sytytyslukkoon. Toinen avainpari on hansikaslokeron varten sopien myös matkarkun tai takaluukun lukkoon. Jokaisessa avaimessa on pieni metallinen levy, jossa on lukon numero, eikä numeroa näin ollen ole merkitty itse avaimeen.

Merkitkää avainten numero muistiin siltä varalta, että tarvitsisitte uusia avaimia. Poistakaa metallinen levy kustakin avaimesta ja hävittäkää se, jottei asiaankuulumaton voisi hankkia kaksoisavaimia. Tehkää näin oman etunne vuoksi.



Kuva 2. Niin pian kuin avaimen numero on merkitty muistiin, on poistettava levy, jossa numero on.



Kuva 3. Oven lukitsemiseksi sisäpuolelta, pidetään kädensija alaspäin ja oven sisäpuolella oleva nuppi painettuna ylöspäin.

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne?**



Sitäpaitsi on vielä kaksi avainta varapyörän lukkoon.

*Oven avaimet.* — Kunkin oven sisäpuolella on pieni salpa, jolla ovet lukitaan sisäpuolelta. Työntämällä ylös tämä salpa oven ollessa suljettuna irroittautuu oven ulkopuolinen kahva niin, ettei sillä voida avata ovea. Tällä tavoin voidaan kaikki ovet lukita sisäpuolelta. Salvan ollessa lukitussa asennossa, voidaan ovi sisäpuolelta avata tavalliseen tapaan. Tällöin salpa automaattisesti palaa lukitsemattomaan asentonsa.

Oven lukitsemiseksi ulkopuolelta työnnetään salpa ylös, sen jälkeen kun ovi on avattu. Ulkopuolinen kahva pidetään suoraan alhaalla, kun ovi suljetaan, ja silloin tämä menee automaattisesti lukkoon. Ellei ulkopuolista kahvaa pidetä tässä asennossa, ei sisällä oleva salpa palaa alkuperäiseen asentonsa, vaan jää ovi lukitsematta.

*Varoitus.* — Kun ovi tällä tavoin lukitaan, ei avaimia saa unohtaa vaunuun, sillä vaunuun voidaan tällöin päästä vain avaamalla ulkopuolinen lukollinen kahva. Ovi, jossa on ulkopuolinen lukollinen kahva, voidaan myös lukita avaimella, jos tahdotaan.

*Sytytyslukko.* — Tämä sijaitsee kojelaudan alaosassa keskellä ja sen avaamiseen ja lukitsemiseen tarvitaan avain.

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

Kun avain työnnetään lukkoon ja väännetään myötäpäivään, yhdistyy sytytysvirta. Kun avain väännetään takaisin, niin että se voidaan irroittaa, katkeaa sytytysvirta ja lukko tulee lukituksi. Avainta ei voida poistaa lukosta sytytyksen ollessa yhdistettynä.

*Käsikaasu.* — Kaasupoljin on jousisäädetty palaten se automaattisesti tyhjänäkäyntiasentoonsa.

Moottorin nopeutta voidaan säätää myös käsikaasunupilla, joka on kojelaudassa ja merkitty »Throttle». Se on apusäädin, jota voidaan käyttää, kun moottorin nopeus halutaan pitää määrättyinä. Chevrolet 1936'ssa sitä käytetään myös moottoria käynnistettäessä.

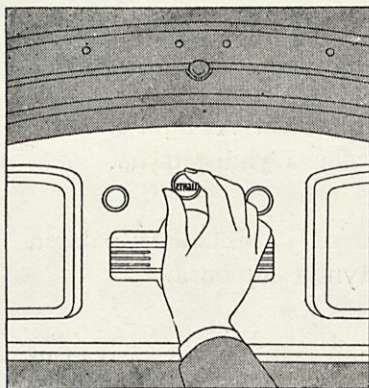
*Kuristussäädin.* — Kun kylmä moottori käynnistetään, on tähdellistä, että kaasuseos on voimakkaampi kuin käynnistettäessä lämmintä moottoria. Kojelaudassa oleva nuppi, joka on merkitty »Choke», säätää kaasuttajassa olevaa laitetta, joka puolestaan määrää kaasuseoksen vahvuuden.

On tähdellistä, että kuristusta käytetään oikein. Sitä on käytettävä tarkoin moottorin käynnistämisohjeitten mukaan.

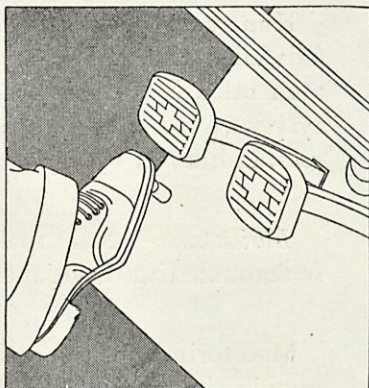
*Starteraattori.* — (de Luxe-mallit) — Näissä malleissa ei ole erillistä käynnistinpoljinta. Käynnistäminen suoritetaan painamalla kaasupoljinta.

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**





Kuva 4. Valovirrrankatkaisija.



Kuva 5. Koko- ja puolivalojen jalkasäädin.

Kun moottori on pysähtynyt, on kaasupolkimen palattava tyhjänäkäyntiasentoonsa, ennenkuin käynnistinlaite jälleen voi toimia.

*Käynnistinpoljin.* (Chevrolet 1936). — Käynnistinlaite toimii painettaessa käynnistinpoljinta, joka sijaitsee jalkalaudassa lähellä kaasupoljinta.

*Valojen säätö.* — Valaistusjärjestelmään nähden on kaksi säädintä: valovirrrankatkaisija, jolla on nuppi kojelaudassa, merkitty »Lights», ja jalkakosketin jalkalaudassa.

Kun kojelaudassa oleva nuppi on työnnetty kokonaan sisään, eivät valonheittäjät, kojelaudan lamppu eivätkä silmävalot valaise.

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne.**



*De Luxe-mallit — ensimmäinen asento:* Kun nuppi vedetään ulos ensimmäiseen asentoonsa, ei tämä vaikuta valoihin. Tällä vain lisätään generaattorin latausta. Kuljettaja voi tällä tavoin jonkin verran säättää akun latausvirtaa ja voi lisätä sitä, jos akkua koetelemalla huomataan, ettei se ole täysin ladattu. Generaattorin suurin lataus säädetty automaattisesti, kun valot palavat.

*Toinen asento:* Kun nuppi vedetään toiseen asentoon, syttyvät silmävalot, kojelaudan lamppu ja takavallo.

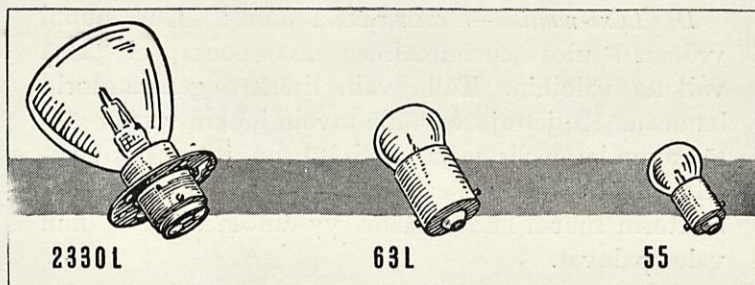
*Kolmas asento:* Kun nuppi vedetään kolmanteen asentoon, syttyvät valonheittäjät, kojelaudan lamppu ja takavallo.

*Chevrolet 1936 — ensimmäinen asento:* Kun nuppi vedetään ensimmäiseen asentoon, syttyvät silmävalot, kojelaudan lamppu ja takavallo.

*Toinen asento:* Kun nuppi vedetään toiseen asentoon, syttyvät valonheittäjät, kojelaudan lamppu ja takavallo.

*Kaikki mallit. —* Kun nuppi on vedetty ulos äärimmäiseen asentoonsa, voidaan valonheittäjien valokeilan asentoa säätää painamalla jalkalaudassa olevaa jalkakosketinta. Tämän jalkakoskettimen avulla voi kuljettaja vähentää valonheittäjien häikäisevyyttä, mutta silti säilyttää hyvän valaistuksen pitkin tien reunoja, kun toinen vaunu on tulossa vastaan.

**Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



Kuva 6.

## HEHKULAMPUT.

	Malli	Valovoimakkuus
Valonheittäjien lamput (kaksi hehkulankaa) .....	2330 L	32—32
Silmävalot .....	55	1 1/2
Kojelaudan lamput .....	55	1 1/2
Takalamppu .....	63 L	3
Pysähdyslamppu .....	63 L	3
Kattolamppu .....	63 L	3

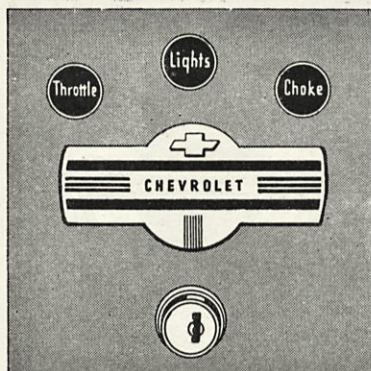
*Ampeerimittari.* — Se näyttää sitä sähkövirran määrää, millä akku lataantuu tai mikä akusta purkaantuu.

Kun moottorin nopeus on alle 16 km tunnissa, tulee ampeerimittarin osoittimen siirtyä negatiiviselle puolelle (—). Tämä osoittaa, että akku purkaantuu.

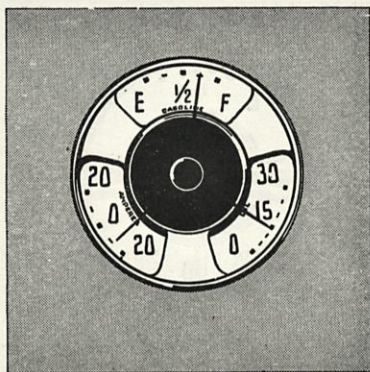
Kun nopeus on noin 16 km tunnissa, alkaa generaattori ladata ja on ampeerimittarin osoittimen siirryttävä positiiviselle puolelle (+). Virran määrä lisääntyy vähitellen kunnes moottorin nopeus on kohonnut

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**





Kuva 7. Kaasunuppi, valovirranksaisija, kuristusnuppi, ja sytytyslukko. Keskellä paikka radiolle.



Kuva 8. Bensiinimittari, öljynpainemittari ja ampeerimittari Chevrolet 1936'ssa.

noin 40 km tunnissa. Nopeuden ollessa tämä, näyttää ampeerimittari normaalisesti 14—18 ampeeria kaikkien valojen ollessa sammuksissa.

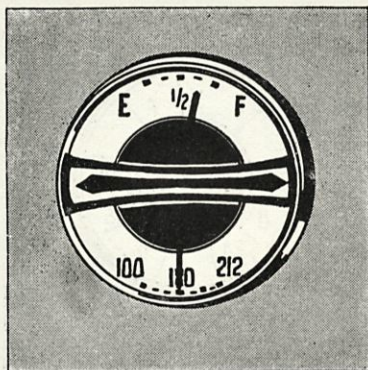
*Öljynpainemittari.* — Öljynpainemittari näyttää ainoastaan moottorin öljyn painetta sekä kiertääkö öljy. Se ei osoita kampikammiossa olevan öljyn määrää.

Öljynpainemittari näyttää normaalisesti noin 15 vauhdin ollessa 25 km tunnissa, sen jälkeen kun moottori on lämmennyt.

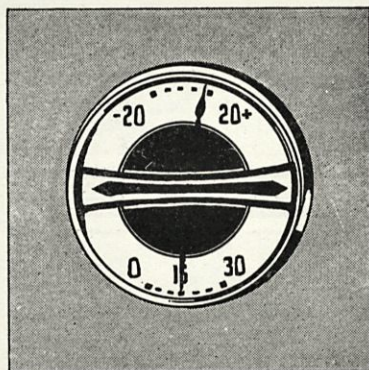
Ottakaa tavaksi toisinaan katsoa öljynpainemittaria. Jos osoitin, kun kylmä moottori käynnistetään, siirtyy yli 20, on ajettava hitaasti, kunnes mittari näyttää normaalia. Ellei osoitin palaa normaaliasentoon muuttaman minuutin ajan jälkeen, on tämä merkinä siitä,

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamuksenne arvoiset.**





Kuva 9. Bensiinimittari ja lämpömittari De Luxessa ja Imperialissa.



Kuva 10. Ampeerimittari ja öljynpainemittari De Luxessa ja Imperialissa.

että moottorin öljy on lämpötilaan nähden liian paksua ja on tällöin käännättävä Chevroletin myyjän puoleen.

*Varoitus.* — Jos öljynpainemittarin osoitin on nollassa (0), kun moottori käy, on moottori viipymättä pysäytettävä ja tarkastettava, mistä paineen laskeminen johtuu.

*Jäähdytysveden lämpömittari.* — (de Luxe-mallit). — Veden lämpömittari osoittaa moottorin jäähdytysveden lämpötilan.

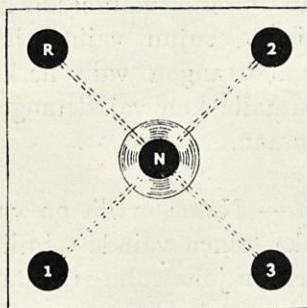
Normaalisesti mittari ei saa näyttää yli 180°. Pitkillä matkoilla ja ajettaessa poikkeuksellisen nopeasti kuumalla säällä saattaa se näyttää yli tämän kohdan.

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamukseenne arvoiset.**

*Bensiinimittari.* — Se osoittaa vaunun takaosassa olevassa säiliössä olevan bensiinin määrää. Se toimii vain silloin, kun sytytysvirrankatkaisija on asennossa »on».

*Kytkimen poljin.* — Painettaessa kytkinpoljinta irroitautuu moottorin yhteys vaihdelaatikosta, jolloin vaihdelaatikon hammaspyöriä voidaan siirtää. Polkimen on siirryttävä 1 tuuman verran, ennenkuin kytkin alkaa irtaantua. Kun polkimen tyhjäkäynti pidetään tässä määrässä, pysyy kytkin hyvässä kunnossa. Jos ajaessa pitää jalkaa kytkimen polkimella, on siitä seurauksena kytkinlevyn kitkarenkaitten ja irroituslaakerien nopea kuluminen.

*Jarrupoljin.* — Jarrupoljin vaikuttaa kussakin pyörässä olevaan nestejarrulaitteeseen. Jalkajarrulla vauhua tavallisesti pysäytetään.



Kuva 11. Vaihdetangon eri asennot: N. Nolla-asento. R. Taaksekäynnin vaihde.

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne?**



*Käsijarrutanko.* — Käsijarrutanko sijaitsee keskellä ohjaajanosastoa vaihdetangon vieressä. Se vaikuttaa mekaanisesti takapyörissä oleviin jarrukenkiin ja käytetään sitä tavallisesti pysäköimisjarruna.

*Vaihdetanko.* — Vaihdetangolla siirretään vaihdelaatikon hammaspyöriä. Vaihteita on kolme eteen- ja yksi taaksepäin. Ensimmäistä vaihdetta käytetään vaunua käynnistettäessä ja noustaessa hyvin jyrkkiä mäkiä tai ajettaessa hiekassa tai liejussa. Toista vaihdetta käytetään samanlaisissa olosuhteissa, kun suuremman vaihteen käyttö on mahdollista, ja se on myös hyödyllinen vilkkaassa liikenteessä. Kolmatta vaihdetta käytetään kaikessa tavallisessa ajossa.

*De Luxe-mallit:* Äänettömästi toimiva, synkronisoitu vaihdelaatikko. Vaihtaminen on helppoa.

Kun siirrytään toisesta vaihteesta kolmanteen tai kolmannelle toiseen, sujuu vaihtaminen parhaiten, jos annetaan vaihdetangon vain hetkeksi pysähtynällä-asentoon samalla kun vaihdetangon nuppia painetaan siirtosuuntaan.

*Chevrolet 1936* — Nämä mallit on varustettu vaihdelaatilla, jonka toinen vaihde toimii äänettömästi, joten vaihtaminen on joka suhteessa äänetöntä ja vaivatonta.

Kun hammaspyörät siirretään, saavutetaan paras tulos, jos annetaan vaihdetangon hetkeksi pysähtyä

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamuksenne arvoiset.**



nolla-asentoon, ennenkuin se siirretään johonkin vaihteeseen.

## MOOTTORIN KÄYNNISTÄMINEN

Vetäkää käsijarru kireälle ja katsokaa, että vaihdetanko on o-asennossa. On myös suotavaa painaa kytkinpoljinta, varsinkin kylmällä ilmalla. Yhdistäkää sytytysvirta. Toimikaa sitten seuraavasti eri mallien suhteen:

*Chevrolet de Luxe:* Kylmällä ilmalla vetäkää kuristusnuppi kokonaan ulos; se sijaitsee kojelaudassa ja merkitty »Choke». Painakaa kaasupoljin alas ja pitäkää se siinä asennossa muutaman sekunnin, kunnes moottori alkaa käydä.

*Chevrolet 1936.* Kylmällä ilmalla vetäkää kuristusnuppi kokonaan ulos; sijaitsee kojelaudassa ja merkitty »Choke». Vetäkää kaasunuppi kokonaan ulos — merkitty »Throttle». Painakaa käynnistinpoljin alas ja pitäkää se siinä asennossa muutaman sekunnin verran, kunnes moottori lähtee käyntiin.

*Kun moottori on alkanut sytyttää:* Työntäkää kuristusnuppi sisään puoli matkaa ja päästäkää käynnistinpoljin tai painakaa sisään kaasunuppi. Älkää pitkö kuristusnuppia ulkona kauemmin kuin on tarpeen, jotta moottori kävisi tasaisesti.

*Vleisiä käynnistysohjeita:* Käyttäkää säästäen kuristusta. Kuumalla ilmalla tai kun moottori on lämmin,

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

on käynnistäminen tavallisesti mahdollista käyttämällä hyvin vähän kuristusta tai ei lainkaan. Tässä tapauksessa on Chevrolet 1936:ssa kaasunuppi vedettävä ulos, kunnes moottori lähtee käyntiin.

Älkää heti käynnistämisen jälkeen rynnistäkö moottoria, varsinkin jos sää on kylmä.

Älkää painako kaasupoljinta edestakaisin. Antakaa moottorin lämmetä minuutin tai parin verran, ennenkuin vaunu pannaan liikkeelle. Älkää pitkö ajaessanne kuristusnuppia ulkona enemmän kuin on tarpeen. Niin pian kuin moottorin lämpötila sallii tasaisen käynnin, työntäkää kuristusnuppi kokonaan sisään.

*Neuvoja kylmän ilman varalta:* Jotta käynnistäminen olisi helppoa kylmällä säällä, katsotaan, että moottorissa on oikeanpaksuista öljyä ja että kennosto on täysin ladattu. Seuratkaa sivuilla 39 ja 47 annettuja ohjeita ja myös voitelukaavaa parhaimman mahdollisen tuloksen saamiseksi.

## KUN VAUNU ON UUSI

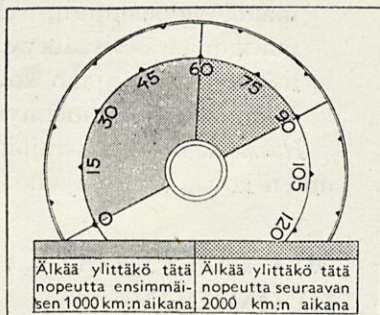
Kun vaunu on uusi kannattaa sen ajamiseen kiinnittää hiukan ylimääräistä huomiota. Vaikkakaan vauunun »kunnostusajoon» ei enää tarvitse kiinnittää yhtä suurta huomiota kuin varemmin, johtuen tämä siitä

<p><b>Kun vauunne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.</b></p>
--





Kuva 12.



Kuva 13.

tarkkuudesta, millä moottori on rakennettu, on silti vielä tähdellistä suoda moottorille aikaa kovan, hiotun pinnan saamiseen, mikä on tarpeen, jotta moottori toimisi hyvin ja sen ikä pitenisi. On vain muutamia seikkoja, jotka on otettava varteen:

1. Varmistautukaa, että kampikammiossa on oikea määrä oikeanlaatuista öljyä.
2. Vaunu on aina käynnistettävä huolellisesti ja ohjeitten mukaan.
3. Antakaa moottorin kunnollisesti lämmetä, ennenkuin sitä ryhdytään kiihdyttämään.
4. Ensimmäisen 1.000 km aikana pitää ajaa vaunulla korkeintaan 60 km tunnissa.
5. Uusikaa moottorin öljy 800 km:n ajon jälkeen.
6. Seuraavan 2.000 km:n aikana pitää ajaa korkeintaan 90 km tunnissa.
7. Uusikaa moottorin öljy 2.500 km:n ajon jälkeen.
8. 2.500 km:n ajon jälkeen voitte ryhtyä vähin erin aja-

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!**

maan nopeammin, yli 100 km tunnissa. Kun matkamäärä lisääntyy, voidaan huippunopeutta lisätä. Älkää ajako kovaa, ennenkuin moottori on kunnollisesti lämmennyt.

*Huomatkaa:* Nopeusrajoitukset tietenkin määräävät, miten kovaa saatte ajaa.

## MITÄ VASTA-ALKAVAN ON OTETTAVA HUOMIOON

Siitä hetkestä, jolloin alatte ajaa, tulee ajotapanne määrätyn. Seuraavat neuvot on esitetty siinä mielessä, että ne osaltaan auttaisivat Teitä saamaan oikean ajotavan.

*Hallintalaitteet:* Kun vaunu on hiljaa paikallaan, oppikaa tuntemaan kytkin, jarru- ja käynnistinpolkimien ja käsijarrutangon sijaitsemispaikat, niitten käyttö sekä mikä niitten keskeinen suhde on. Harjoitelkaa kytkimen irrottamista sekä vaihdetangon siirtämistä. Oppikaa vaihdetangon eri asennot, niin että voitte suorittaa vaihtamisen epäröimättä.

Asetelkaa istuin niin, että istutte mukavasti. Älkää turhaan jännittäkö itseänne ajaessa. Ajaminen on vattomampaa kuin käveleminen ja muuttuu se jonkin ajan harjaannuksen jälkeen yhtä vaistomaiseksi.

Kun vasta-alkava ensimmäistä kertaa yrittää ajaa tiellä, on tottuneen ajan oltava mukana. Aluksi aja-

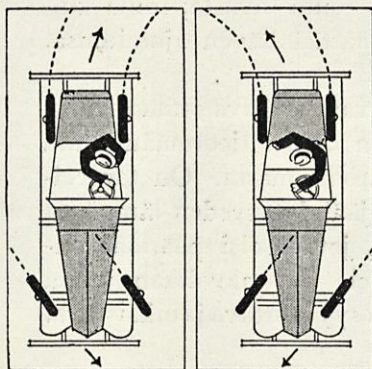
**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamukseenne arvoiset.**



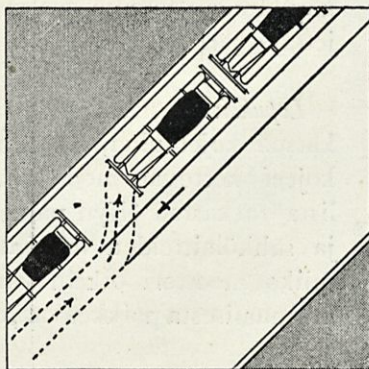
minen on yhtä koettelemista ja erehtymistä. Mutta kun moneen otteeseen on toistettu samat otteet, alkavat silmät, kädet ja jalat toimia yhteisymmärryksessä, mikä vähitellen tulee vaistomaiseksi.

*Ohjaaminen:* Älkää kääntäkö ohjauspyörää liiaksi samalla kertaa. Ennenkuin on saavutettu tarpeeksi harjaannusta, on käänteissä ajettava hitaasti ja ohjauspyörää käännettävä juuri sen verran kuin on tarpeen. Antakaa moottorin vetää vaunua käänteissä — älkää irroittako kytintä.

*Kytikimen käyttö:* Muistakaa, että kytikimen polkimella on ainoastaan kaksi oikeaa asentoa: täysin ylhäällä tai täysin alhaalla. Älkää totuttautuko pitämään jalkaa kytikimen polkimella muuta kuin silloin, kun vaihde-



Kuva 14. Etupyörien asento määrää vaunun ajosuunnan.



Kuva 15. Kun pysäköidään kahden vaunun väliin, on suotavaa peräyttää, kuten kuva osoittaa.

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**

tankoa on siirrettävä. Kytkimen poljin on aina annettava palata pehmeästi ylös. Jos ajaa kytkimen ollessa vain osittain kytkennässä tai jalan levätessä polkimella, rasittaa tämä kytkintä ja on seurauksena irroitustaakerin ja kitkarenkaitten nopea kuluminen.

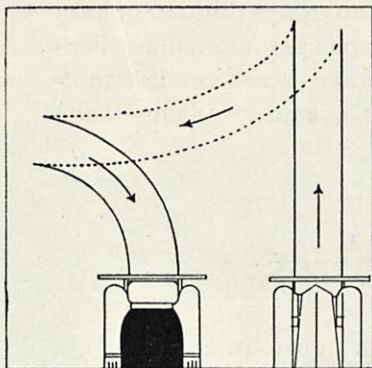
*Jarrut:* Muistakaa aina jarruttaa tasaisesti. Häätäpauksissakin voidaan vaunu pysäyttää paljon nopeammin, kun annetaan pyörien liikkua siihen sijaan, että ne kovalla paineella lukittaisiin jarrupoljinta äkkiä painamalla.

Pitäkää kytkin yhdistettynä aivan viimeiseen saakka, kunnes vaunu lopullisesti pysäytetään, jolloin kytkin irroitetaan ja lopullinen jarruttaminen suoritetaan. Oppikaa ajamaan niin, ettei äkkipysähtyminen koskaan tarvitse tulla kyseeseen. Ei ole vaikea oppia käyttämään jarruja oikein — siitä tavasta, millä kuljettaja jarruttaa, voidaan päättää hänen ajotaitonsa.

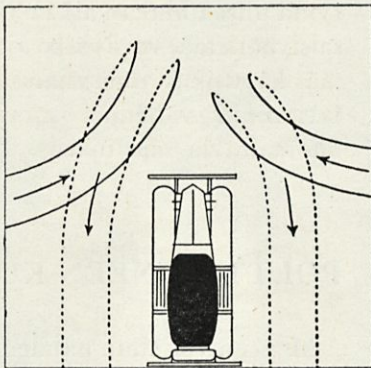
*Lopuksi:* On suotavaa, että vasta-alkava ottaa tavaksi katsoa kojetaulua, jotta hän oppisi tietämään, mitä kojeet kertovat moottorin toiminnasta. On tarpeellista tarkastaa öljyn paine, jäähdytysveden lämpötila ja sähkölaitteiden toiminta, jotta voisi päättää, toimii moottori oikein vai ei. Jos havaitaan jotain normaalista poikkeavaa, on syyetsittävä ja oikaistava.

<p><b>Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.</b></p>
---





Kuva 16. Jos vaunu on pysäköitävä suorassa kulmassa ajosuuntaa vasten, niin peräyttäkää.



Kuva 17. Jos liikennesuhteet sallivat, voidaan vaunu helposti kääntää, kuten kuva osoittaa.

## SUORITUSKYKY — TALOUDELLISUUS — VARMUUS

Kokenut autoilija tietää, että auton suorituskykyä on voitu parantaa silti suhteettomasti lisäämättä polttoaineen, öljyn ja renkaiden kulutusta tai kohottamatta säätökustannuksia. Kun nykyajan vaunua ajetaan samalla nopeudella kuin jotain toista muutamaa vuotta vanhaa vaunua, voi se taloudellisuudessa voittaa vanhemman vaunun. Koska nykyajan vaunua kuitenkin voidaan ajaa kovempaa ja se lähtee nopeammin käyntiin, laiminlyödään usein taloudellista puolta.

Niitten kuljettajien, jotka haluavat enemmän suorituskykyä silti vaarantamatta taloudellisuutta, on

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamuksenne arvoiset.**

syytä uhraa hiukan aikaa ajotapansa tutkimiseen, jotta saisivat tietää, voisivatko ajotapaa parantamalla vähentää käyttökustannuksia. Usein, tarvitsematta sanottavammin vähentää suorituskyyä, voidaan tehdä huomattavia säästöjä.

## POLTTOAINEEN KULUTUS

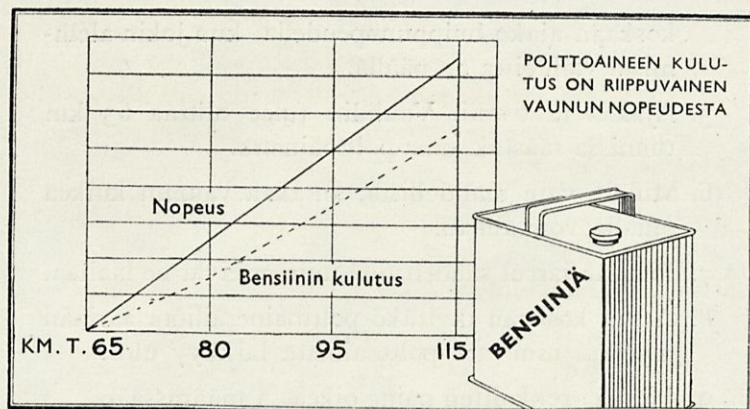
Moneen vaunuun nähden on suoritettu kokeita, jotta saataisiin tietää vaunun nopeuden ja polttoaineen kulutuksen suhde ja tällöin saavutettu erittäin mielenkiintoisia tuloksia.

Kun vaunulla on ajettu 65 km tunnissa, on tällöin tarvittu polttoainemäärä otettu lähtökohdaksi. Vauhtia on lisätty 80 kilometriin tunnissa, jolloin polttoaineen kulutus kasvoi 16 %. Vauhdin ollessa 95 km tunnissa tarvittiin 34 % enemmän polttoainetta. Kun vauhti oli 115 km tunnissa, oli polttoaineen kulutuksen lisäys 56 %. Toisin sanoen 75 % nopeuden lisäys saavutettiin polttoaineen kulutuksen kasvaessa 56 %.

Paitsi nopeutta, on tietysti muitakin seikkoja, jotka vaikuttavat polttoaineen kulutukseen. Nopea kiihdytys, mäet, liiallinen jarrujen käyttö ja toistuvat käynnistämiset ja pysäyttämiset lisäävät polttoaineen kulutusta, niin että se tulee huomattavasti suuremmaksi kuin yhtäjaksoisesti ajettaessa vaunua tasaisesti. Esimerkiksi vaunu, joka kulkee 10 km 1.3 litralla poltto-

**Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**





Kuva 18.

ainetta, voi tarvita kaupunkiliikenteessä 2,5 litraa 10 km:ltä.

## 12 KEINOA SÄÄSTÄÄ POLTTOAINETTA

1. Tutkikaa, miten käynnistäisitte moottoria nopeasti. Niin kauan kuin moottori käynnistetään sen sytyttämättä, kuluu polttoainetta turhaan.
2. Käyttäkää kaasupoljinta oikein. Välttäkää syöttämästä enemmän polttoainetta moottoriin kuin on tarpeen.
3. Lämmittäkää moottori perusteellisesti — älkää rynnistäkö sitä.
4. Käyttäkää ajaessanne korkeinta vaihdetta niin paljon kuin suinkin, silti rasittamatta moottoria. Älkää

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

koskaan ajako huippunopeudella, kun jokin alemmista vaihteista on päällä.

5. Ajakaa tasaisesti. Vauhdin tulee alittaa 65 km tunnissa säästäksenne polttoainetta.
6. Milloin vain mahdollista, antakaa vaunun kulkea omalla voimallaan.
7. Pitäkää jarrut säädettyinä, niin etteivät ne laahaa.
8. Älkää koskaan täyttäkö polttoainesäiliötä ääriään myöten, niin että polttoainetta läikkyä ulos.
9. Pitäkää renkaitten paine oikeassa määrässään.
10. Pitäkää akku ladattuna — heikossa akussa ei ole tarpeeksi voimaa vaunun nopeaan käynnistämiseen.
11. Pitäkää jäähdyttäjää aina täynnä vettä.
12. Antakaa säätää ja kunnostaa moottori säännöllisesti — vähintään kaksi kertaa vuodessa.

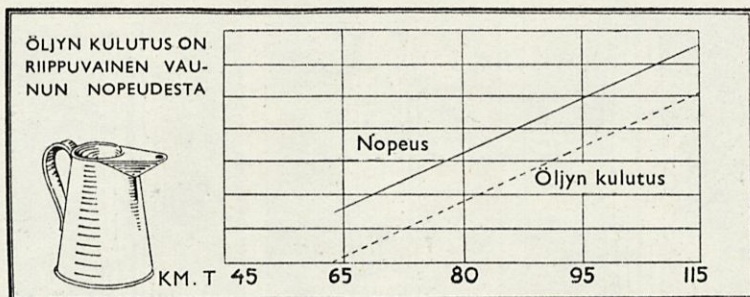
## ÖLJYN KULUTUS

Samoin kuin on suhde suuren nopeuden ja polttoaineen kulutuksen välillä samaten on öljyn kulutuksen laita.

Osa moottorin öljyä tunkeutuu männän renkaitten ohi sylintereissä ja palaa polttoaineen kanssa. Tämä ei suinkaan ole mikään epäkohta, vaan on tarpeen, jotta männät ja sylinteriseinämät tulisivat tehokkaasti voidelluiksi.

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**





Kuva 19.

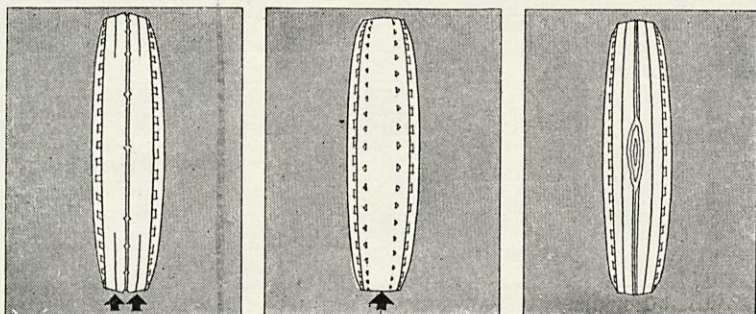
Tästä syystä on moottorissa aina käytettävä oikeanpaksuista öljyä. Nykyisin pyritään käyttämään enemmän ohuita kuin paksuja öljyjä, jotka varemmin olivat hyväksyttäviä. Kevyemmät öljyt ovat yhtä tehokkaat niissä eri lämpötiloissa, joitten vallitessa moottori toimii, ja varsinkin kylmillään ne ovat omansa, sillä ne voivat nopeasti kiertää laakereissa ja voitelevat hyvin moottorin lämmitessä.

Käyttäkää öljyä, jonka nimi on vakiintunut — ja sen paksuista kuin vaunun valmistaja suosittelee. Voitte silloin olla varma, että voitelu tulee ehdottomasti olemaan tehokasta.

## RENKAISTA

Renkaiden kestävyys määräävät monet seikat, kuten tiesuhteet ja lämpötila. Samaten mäkinen maasto.

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!**



Kuva 20. Kolme tavallista syytä renkaiden nopeaan kulumiseen. Ilmanpaine liian alhainen. Ilmanpaine liian korkea. Jarruja käytetty väärin.

Mutta varsinkin nopea ajo, äkkinäiset jarruttamiset ja liukumiset kuluttavat renkaita.

Renkaiden kestävyys vaikuttaa myös vahingollisesti väärä ilmapaine, se etteivät pyörät ole tasapainossa ja että vaunun etuosan suuntaus on virheellinen.

Moniin näihin seikkoihin voi kuljettaja olla syynä. Renkaiden kuluminen on siksi tärkeä seikka, että kuljettajan kannattaa kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

1. Ainakin kerran viikossa on tarkastettava renkaiden paine, joka on pidettävä suositellussa määrässä. Alapaineesta on seurauksena, että renkaan kosketuspinta maahan siirtyy, että renkaan kudokset heikentyvät, jolloin rengas vähimmästäkin saattaa vahingoittua. Liiallisesta paineesta taas on seurauksena se, että ajo tulee jäykäksi ollen seurauksena pyörien tärisemistä ja liukumista, mikä kuluttaa renkaita nopeammin.

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**



2. Älkää ylikuormittako vaunua turhaan.
3. Takarenkaat kuluvat pikemmin kuin eturenkaat. Kuluminen tasoittamiseksi on etu- ja takarenkaat keskenään vaihdettava noin 10.000 km:n ajon jälkeen.
4. Etupyörien pitää aina olla kunnolla suunnatut. Tarkastuttakaa suuntausta säännöllisesti kerran vuodessa tai milloin renkaat kuluvat liian nopeasti, varsinkin kun kuluminen on epätasaista.
5. Jarruttakaa pehmeästi. Mustat viirut, jotka jäävät tiehen, kun vaunu äkkiä on pysäytetty, sisältävät kumia renkaista.
6. Nopeaa ajoa silmälläpitäen on katsottava, että pyörät ja renkaat ovat tasapainossa.
7. Ajakaa käännteissä huolellisesti. Älkää antako vaunun tarkoituksellisesti liukua, sillä sellaisesta on seurauksena renkaitten epätasainen kuluminen.
8. Ajakaa varovasti pyöränraiteitten yli ja epätasaisella tiellä, jotteivät renkaitten sivureunat murtuisi. Älkää ajako latuskaisilla renkailla.

## AJOTEKNIikka

Se tyydytys ja ilo, minkä vaunu tuottaa omistajalleen, riippuu suuresta määrin omistajan kyvykkyydestä ajajana. Sitäpaitsi autonajajien taidosta ja huomaavaisuudesta ylimalkaan riippuu turvallisuus teillä. Esitämme seuraavassa eräitä jokapäiväisiä seikkoja, jotka kaikki kuljettajat kaikkialla tuntevat.

*Mutkat ja käännteet:* Oikea tapa ajaa käännteissä on hiljentää vaunun vauhtia suoralla tiellä, ennenkuin saavutaan käänteeseen, ja sitten vasta käännteessä kiih-

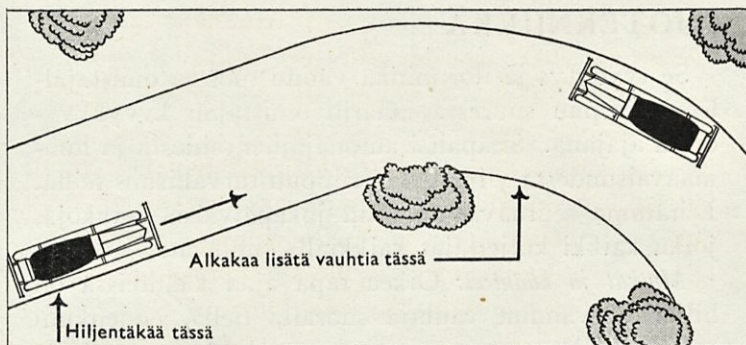
**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**

dyttää vauhtia. Tällöin on helpompaa hallita ohjausta ja pysyy vaunu tukevasti ja varmasti tiellä, mikä ei olisi laita, jos käännteissä ajettaisiin liian kovaa.

Kokemuksesta tiedetään, millä vauhdilla käännteissä on ajettava, mutta on tässä suhteessa parasta olla varovaisia. Sillä ei koskaan tiedä, mitä käänteen takana on, ja sitäpaitsi vaunu käännteissä vauhdin ollessa suuri pyrkii tieltä pois.

Tämä johtuu keskipakovoimasta, mikä on syynä moneen tapaturmaan. Se moninkertaistuu hyvin nopeasti vaunun nopeuden kasvaessa ja saattaa se pian olla siinä määrässä, että renkaitten ja tien välinen kitka tulee merkityksettömäksi ja kuljettaja menettää hallintakyvyn vaunuun. Huolellinen kuljettaja koettaa ajaa käännteissä, kuten tuleekin — hän nimittäin kiihdyttää vauhtia vasta käännteessä.

*Huono näkyväisyys:* Päivällä ajaminen on vallan toista kuin yöllä tai sateella ja sumussa ajaminen. Kun



Kuva 21.

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamukseenne arvoiset.**



näkyväisyys on huono, useimmat kuljettajat vähentävät vaistomaisesti vaunun vauhtia tai pysäyttävät kokonaan vaunun. On tärkeätä, että »silmit pidetään auki», kun näkyväisyys on huono, kuten laita on öisin ja sateella, sumussa ja usvassa.

Tärkeätä on myös, että pystytään heti pysäyttämään vaunu, niin pian kuin jokin este tulee näkyviin.

Muistakaa, että vaunun pysäyttäminen sisältää kolme vaihetta — ensinnäkin ajatus, että vaunu olisi pysäytettävä, toiseksi jalan siirtäminen jarrupolkimelle ja kolmanneksi itse jarruttaminen. Nämä vaiheet vaativat aikaa ja koko ajan kulkee vaunu eteenpäin.

Kun jarrut ovat hyvässä kunnossa ja tiesuhteet suotuisat, tarvitsee tavallinen kuljettaja noin 12 metriä voidakseen pysäyttää vaunun 30 km:n tuntinopeudesta. Kun nopeus on suurempi, on pysäyttämiseen tarvittava matka vastaavasti paljon suurempi. Turvallisuuden kannalta on oikea nopeus yöllä se, joka sallii vaunun pysäyttämisen sen matkan puitteissa, minkä valonheittäjät valaisevat. Kun näkyväisyys on huono, on yhtä tärkeätä, että tulee nähdä kuin että itse näkee, minkä vuoksi takalamput on ehdottomasti pidettävä hyvässä kunnossa.

Kun yöllä joudutaan ohittamaan vastaantuleva auto, on parasta tähyillä tien sivuun, jottei vastaantulevan auton valonheittäjät häikäisisi silmiä. Varmuuden vuoksi on himmennettävä omat valonheittäjät, niin pian kuin toinen auto tulee näkyviin.

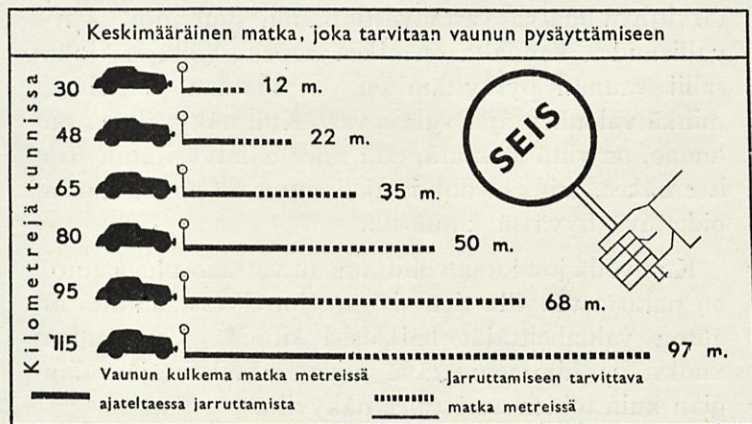
Kun joudutaan ajamaan sateella tai usvassa, on

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia  
vaunuunne!**

parasta suunnata valonheittäjien valo tiehen. Tällöin on kuitenkin tarkoin tähyiltävä tien sivua.

Näkyväsyyden ollessa huono määrää ajoturvallisuuden kuljettajan varovaisuus ja hyvä arvostelukyky. Sääntönä on, että on ajettava hitaasti ja huolellisesti eteenpäin ja oltava joka suhteessa huomaavaisia.

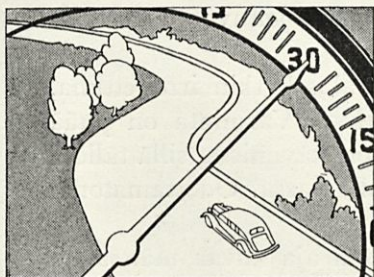
*Ajaminen mäissä:* Jotta voisi taitavasti nousta mäkiä, täytyy kuljettajan tuntea vaunun moottori ja tietää, minä hetkenä vaihtaminen on suoritettava. Moottoria ei pidä pakoittaa vetämään vaunua ylös jyrkkiä mäkiä, vaan on käytettävä vaihteita tarpeellisen voiman saamiseksi. On muistettava, että moottori kehittää vähemmän voimaa sitä mukaa kuin maasto kohoaa. 1.500 metriä yläpuolella meren pinnan moottori kehittää



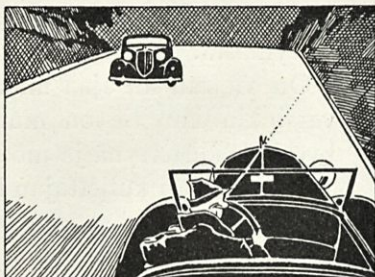
Kuva 22.

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**





Kuva 23. Noustaessa mäkeä on vaihdettava, kun nopeus laskeutuu 30 km/ssa.



Kuva 24. Kiinnittämällä katse tien oikeaan laitaan voidaan välttää häikäistymistä.

vain 80 % siitä voimasta, minkä se kehittää normaalisti. Vaihdetanko on siirrettävä korkeimmasta vaihteesta seuraavaan alempaan vaihteeseen, niin pian kuin vauhti alenee 35 km tunnissa.

Jos vaunu on pysäytettävä mäessä, on tärkeätä tietää, miten vaunu on pantava käyntiin. Vaunu pitää estää vierimästä taaksepäin, kun kytkin on yhdistettynä. Tämä suoritetaan parhaiten siten, että käytetään käsijarrutankoa ja kaasupoljinta apuna. Kun kytkin on irroitettu ja vaihdetanko siirretty ensimmäiseen vaihteeseen, yhdistetään kytkin, irroitetaan jarru, jolloin moottori vastaanottaa kuorman, ja sitten lisätään kaasupoljinta painamalla nopeutta. Harjoittelemalla aluksi jossakin pienessä mäessä saavutetaan pian tarpeellinen taito ajaa mäissä.

Laskeuduttaessa mäkeä on suotavaa käyttää samaa vaihdetta kuin mäkeä noustaessa. Jos mäki on niin jyrkkä, että on käytettävä toista tai alinta vaihdetta, on moottoria käytettävä jarruna kyseellisen vaihteen

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaunonne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

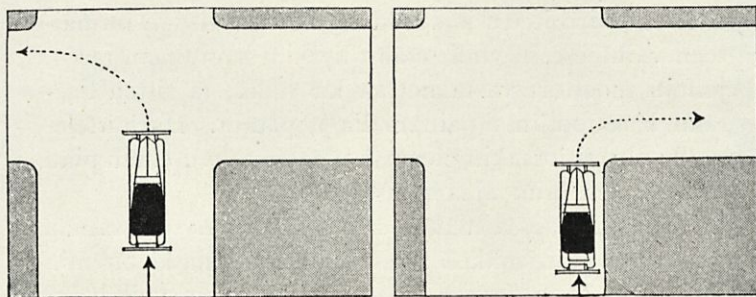
avulla. Tämä on varmintä ja suojeltuvat jarrut tarvittavasta.

On vaarallista ajaa mäkiä alas kytkin irroitettuna, varsinkin kun tie on mutkikas. Varminta on pitää kytkin yhdistettynä ja moottori käynnissä, sillä tällöin on vaunu alati kuljettajan hallinnassa. Odottamatonta saattaa tapahtua!

Huolellinen ajaja ei koskaan aja kovaa mäissä tai väärää puolta, kun ei voi nähdä tarpeeksi kauaksi, eikä niin muodoin ole varma, että tie on selvä.

*Nopeus, voima ja jarrut:* Vaununne tehokkaan moottorin kehittämästä voimasta johtuu se nopeus, millä voitte ajaa vaunua. Mukavasti ja vaivattomasti voitte ajaa vaunuanne kohtuullista vauhtia tai kovaa.

Vaunu, jolla voidaan ajaa 130 km tunnissa tai enemmänkin, ei silti tule raskitukseksi, jos sillä ajetaan 70 km tunnissa. Se on mukautuvainen: sillä voidaan ajaa huomattavaa vauhtia tunti toisen jälkeen, päivästä toiseen, silti tulematta liikaraskitukseksi.



Kuva 25. Oikea paikka tiellä kääntyessä oikealle tai vasemmalle.  
Käännös vasemmalle. Käännös oikealle.

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!**



Toisin sanoin: siinä on varalta voimaa ja nopeutta, joihin kuljettaja voi luottaa. Voimavaraa voidaan käyttää joko viisaasti tai ymmärtämättömästi, mutta on tämä seikka, joka kokonaan riippuu kuljettajasta.

Vaunun jarrut ovat tehokkaat ja luotettavat, mutta niitä on tarkastettava säännöllisin väliajoin ja tarpeen vaatiessa säädettävä. Milloin jarrut ovat säätämisen tarpeessa huomataan m.m. siitä, että poljinta on painettava syvälle, ennenkuin jarrut vaikuttavat. Kun poljin painuu aivan jalkalautaa vasten, ennenkuin jarruttamisesta on mitään apua, on jarrut kiireesti säädettävä.

*Liukas ja livettävä keli:* Kun keli on liukas, tuottaa vaunun käynnistäminen ja pysäyttäminen kuljettajalle vaikeuksia. Elleivät vaikeudet ole aivan poikkeukselliset, suoriutuu huolellinen kuljettaja niistä kuitenkin.

Liukkaalla tiellä voidaan vaunu varsin hyvin käynnistää käyttämällä korkeinta vaihdetta. Kytkin on yhdistettävä hyvin hitaasti ja tasaisesti, vaunu saatava liikkeelle vähimmän mahdollisen voiman vaikuttaessa pyöriin. Tällöin eivät pyörät joudu pyörimään paikallaan ja estetään sivuttain liukumista. Liiallista kaasuttamista on erikoisesti vältettävä. Jotta pyörät saataisiin paremmin tarttumaan tiehen, on takapyörissä käytettävä lumiketjut.

Kun vaunu on pysäytettävä liukkaalla tiellä, niin ei pidä jarruttaa äkkiä, sillä renkaat vain luistavat tällöin ja vaarantuu vaunun ohjattavuus. Seurauksena

<p><b>Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!</b></p>
---

voi olla pahempikin liukuminen. Siihen sijaan hiljentäkää vauhtia painamalla viisi tai kuusi kertaa kevyesti jarrupoljinta ja päästäkää se aina kulloinkin melkein heti. Tällaiset toistuvat kevyet painamiset hiljentävät vaunun vauhtia ja kuljettaja voi tällöin pysäyttää vaunun sen lainkaan liukumatta. Vaunua voidaan paremmin hallita, jos vaihdetanko siirretään korkeimmasta vaihteesta johonkin alempaan vaihteeseen, kun tällainen vaihtaminen voidaan suorittaa varmasti.

Liukkaalla kelillä on erittäin tärkeätä, että annetaan kytkin olla yhdistettynä, kunnes vaunu käytännöllisesti katsoen on pysähtynyt. Koska tällöin myös on helppo pysäyttää moottori, ei vaunu pahasti pyri liukumaan.

Kun keli on liukas, on varsinkin muistettava ne ohjeet, jotka esitettiin käännteissä ajamisen yhteydessä. Vaunua käännettäessä tai ajettaessa käännteissä on ajettava mahdollisimman hitaasti.

Tavallisen ajajan on parasta muistaa, että vaunun vauhtia on huomattavasti alennettava liukkaalla kelillä ja oltava tavallista varovaisempi. Kokenut ajaja välttää irrottamasta kytkintä ja jarruttamasta. Hän turvautuu mieluummin ohjaukseen, mutta ei käännä etupyöriä jyrkästi siihen suuntaan kuin takapyörät luisuvat, vaan pyrkii saavuttamaan vaunun hallinnan, ennenkuin etupyörät mahdollisesti luisuvat.

*Merkinannot ja varoitukset:* Mitä kuljettajan omaan turvallisuuteen tulee, on hänen syytä huomioida merkit ja varoitukset, jotka hänelle annetaan monta kertaa lyhyenkin matkan varrella.

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**



Merkkipylväät, liikennevalot, käsimerkit ja äänitorvet ovat ajon turvallisuuden kannalta tärkeät ja kokenut kuljettaja antaaakin niille arvoa ja hyväksyy ne tarkoitukseensa — ja toimii niitten mukaan. Hän tietää omat velvoituksensa ja antaa merkkejä omista aikomuksistaan selvästi ja oikeaan aikaan.

Kuljettaja, joka ajaa vaunulla oikeaa puolta tietä ja oikeassa suunnassa, niin että selvästi nähdään, mihin vaunu aikoo kääntyä tai aikooko se pysähtyä, on täyttänyt jo useat vaatimukset turvallisuuden suhteen.

*Hiilimonoksiidi:* Hiilimonoksiidi, jota auton pako-kaasu sisältää, on erittäin myrkyllistä. Se on väritöntä, hajutonta ja mautonta ja saattaa pieninkin määrä sitä olla turmiollista.

Älkää koskaan käytäkö moottoria suljetussa autosuojassa — avatkaa ovet, ennenkuin käynnistätte moottoria ja pitäkää ne avoinna koko ajan, kun moottori käy.

Pitäkää vaunun ikkunat avoinna, kun ajatte, niin että vaunun etuosaan mahdollisesti kerääntynyt hiilimonoksiidi pääsee hajaantumaan. Sitä nimittäin saat-  
taa kerääntyä koriin aiheuttaen vaunussa olevissa pahoinvointia.

*Hyvä kuljettaja:* Kukaan ei tahdo tulla nimitetyksi huonoksi kuljettajaksi tai teitten kauhuksi. Hetkellisestä epähuomiosta, liian kovasta ajosta tai laiminlyödyistä vaunusta saatamme saada sakkoja, joita emme pysty maksamaan. Liiankin usein viaton kär-

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**

sii, kun syyllinen ajaa pakoon. Tämä ei suinkaan ole kaunista. Kuljettajien on alati muistettava vastuunsa.

On yhtä helppoa olla hyvä ajaja kuin huono. Hyvä ajaja tietää, mihin hänen vaununsa pystyy, sekä mitkä ovat hänen henkilökohtaiset rajoituksensa. Hän on ajaessaan kohtelias ja huomaavainen. Valvoessaan omia etujaan, hän samalla huolehtii kaikkien turvallisuudesta.

## VAUNUN HOITO

Vaikkakin vaununne on luotettava ja varma, on Teidän kuitenkin oltava selvillä tarkastusta ja säätöä tarvitsevista kohdista, jotta voisitte pysyttää vaununne parhaimmassa mahdollisessa kunnossa.

On ajanmittaan paljon halvempaa tarkastaa ja suorittaa tarpeelliset säädöt säännöllisesti määrätyin väliajoin kuin ajaa vaunua, kiinnittämättä siihen lainkaan huomiota, kunnes kalliit korjaukset ovat tarpeen. Sitäpaitsi säännöllinen huolenpito vähentää käyttökustannuksia, vaunun suorituskky pysyy erinomaisena ja ajovarmuus on taattu.

Ajetun matkan perusteella ei tietenkään voida sanoa, mitä kaikkea vaunussa on kunnostettava, sillä tämä riippuu maastosta, asianomaisen ajotavasta ja myös jossakin määrin käytetystä polttoaineesta ja öljystä y.m. seikoista. Seuraavaa taulukkoa ei voida orjallisesti seurata, mutta on sen tarkoituksena lähinnä osoittaa vaununomistajalle, mitä huomiota vaunuun on kiinnitettävä, jotta se täyttäisi vaatimukset mukavuuden, ajovarmuuden ja taloudellisuuden puolesta.

<p><b>Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.</b></p>
---



## TAULUKKO.

1. Voidelkaa alusta . . . .	Joka	1.500 km:n jälkeen		
2. Tarkastakaa alusta ja kori . . . . .	»	1.500	»	»
3. Uusikaa moottorin öljy . . . . .	»	2.000	»	»
4. Uusikaa vaihdelaatikon ja taka-akseliston öljy . . . . .	Kahdesti vuodessa			
5. Puhdistakaa jäähdytystö . . . . .	»	»		
6. Kunnostakaa moottori . . . . .	5.000—	8.000 km:n jälkeen		
7. Säätekää ohjauslaite .	5.000—	8.000	»	»
8. Kiristäkää alustan ja korin pultit ja mutterit . . . . .	8.000—10.000	»	»	
9. Säätekää jarrut . . . .	8.000—15.000	»	»	
10. Uusikaa sytytystulpat	15.000	»	»	
11. Hiokaa venttiilit . . . .	20.000—25.000	»	»	
12. Tarkastakaa ja suuntakaa etupyörät ..	Kerran vuodessa			

*Voitelu:* Oikea voitelu on mitä tärkeintä vaunun kunnossapidossa. Voiteluaineet ovat halvemmat kuin korjauslaskut, mutta jotta niistä olisi todellista hyötyä, täytyy niitten olla laadultaan ja paksuudeltaan tarkoituksenmukaiset.

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamuksenne arvoiset.**

Vaununne voitelutarve voidaan jakaa seuraavasti:

- |                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| 1. Moottorin voitelu              | 3. Alustan voitelu |
| 2. Voimansiirtolaitteiden voitelu | 4. Korin voitelu.  |

Jokainen näistä ryhmistä tarvitsee oman erikoisen voiteluaineensa. Seuraavassa on eräitä ohjeita voitelun suhteen ja toivottavasti vaununomistaja niitten perusteella pystyy valitsemaan vaunuunsa oikeat voiteluaineet ja päättämään, miten usein niitä on käytettävä.

Tätä kirjaa seuraa voitelukaava, joka sisältää kaikki vaunun voitelemiseen tarvittavat tiedot. Tarkoitus on, että se kiinnitettäisiin autosuojan seinään selvästi näkyvään paikkaan.

*Moottorin voitelu:* Moottorin kampikammion yhteydessä on öljysäiliö, johon öljyä kaadetaan kampikammiossa olevan täyttöaukon kautta. Öljyn korkeus mitataan puikolla. Kun öljy on uusittava, avataan öljysäiliön pohjassa oleva tulppa. On suotavaa tarkastaa öljyn korkeus joka kerta, kun polttoainetta lisätään. Öljyä tulee olla mittapuikon Full-merkin kohdalla tai aivan sen lähetyvillä.

*Moottorin öljyn laatu:* Öljytehdas on vastuussa öljyn laadusta. Tehtaan maine on parhaana takeena öljyn korkeasta laadusta.

*Öljyn paksuus:* Toiset öljyt ovat »paksuja», toiset »ohuita», ja määrätään tämä niitten valuvaisuuden mukaan. Lasketaan, miten paljon aikaa kuluu jonkin määrätyn öljymäärän valumiseen määrättyssä lämpö-

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**

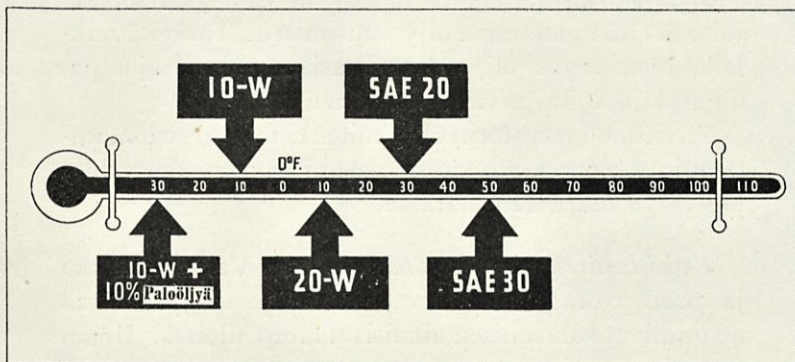


tilassa pienen reiän lävitse. SAE-viskositeettinumerot ilmaisevat ainoastaan öljyn paksuuden, mutta eivät lainkaan mitään öljyn luonteesta. SAE-numerot ovat mittoja, jotka ilmaisevat öljyn valumiskyvyn. Melkein kaikki öljytehtaat ovat ottaneet käyttöön SAE-luokittelun, joten ei ole lainkaan vaikeata saada oikeanpaksuisia öljyä.

Uudessa moottorissa on käytettävä ohutta öljyä. Sen ansiosta käynnistäminen on helpompaa. Ohut öljy valuu oikeassa määrin laakereihin estäen kitkaa syntymästä ja niin muodoin liikkuvia osia kulumasta.

*Uuden vaunun moottoriöljystä:* Ensimmäisen 800 km:n ajon jälkeen on kampikammio tyhjennettävä öljystä ja sen tilalle kaadettava uutta ensiluokkaista öljyä, kirjaa seuraavan voitelukaavan ohjeitten mukaan.

*Moottorin öljy 2.500 km:n ajon jälkeen:* Voitelukaavasta näkyy, minka paksuista öljyä on kulloinkin käytettävä vallitsevissa eri lämpötiloissa. Jotta moottorin käynnistäminen olisi helppoa, on öljyyn nähden huomioitava se alin lämpötila, missä sitä voidaan käyttää. Vastak-



Kuva 26. Seuratkaa tätä kaavaa öljynvaihdossa.

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

kaisella sivulla olevassa kaavakuvassa on mainittu öljyt ja ne alimmat lämpötilat, joissa niitä käytetään. Mutta ei yksistään vain helppo käynnistäminen ole otettava varteen, vaan myös nopean ajon vaatimukset.

Yleensä on SAE no. 30 tarkoitettu käytettäväksi kesälämpötiloissa, kun lämpötila on säännöllisesti yli  $10^{\circ}\text{C}$ , varsinkin jos kova ajo tulee kyseeseen. Tällöin tulee vaunun jo olla »kunnostusajettu». SAE no. 20 ja 20-W voidaan tällöin myös käyttää, mutta on nämä öljyt erikoisesti tarkoitettu käytettäväksi syys- ja kevät-kuukausina tai milloin lämpötila on  $0^{\circ}\text{C}$  tai sen alapuolella. 20-W öljyn ansiosta käynnistäminen on helppoa, kun lämpötila on niin alhaalla kuin  $-23^{\circ}\text{C}$ :ssä. Kun lämpötila laskee tämän alapuolelle, on öljyn valitsemisessa otettava huomioon helppo käynnistäminen. Valitkaa joko 10-W tai 20-W riippuen siitä, mikä alin lämpötila saattaa tulla kyseeseen. Oikein kylmällä ilmalla, kun lämpötila on alle  $-25^{\circ}\text{C}$ , on 10-W öljyyn lisättävä 10 % paloöljyä.

*Öljyn uusiminen:* Ajettu matka on vain yksi seikka, joka määrää moottorin öljyn uusimisen. Tärkeitä seikkoja ovat myös öljyn laatu, asianomaisen ajotapa, ilman lämpötila ja vaunun yleinen kunto.

Yleensä on moottorin öljy kuitenkin uusittava vähintään joka 2.000 km:n ajon jälkeen ja uusimisten välillä pidettävä oikeassa määrässä.

*Vaihdelaatikon ja tasauspyörästön voitelu:* Vaihdelaatikko ja tasauspyörästö tarvitsevat paksumpaa öljyä, koska ne toimivat suhteellisen alhaisissa lämpötiloissa. Ilman

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**



lämpötilan mukaan on käytettävä oikean paksuista öljyä. Ainakin kaksi kertaa vuodessa on öljy uusittava nimittäin keväällä kesäajoa silmälläpitäen ja syksyllä talviajtoa silmälläpitäen.

Kesäkuukausina on käytettävä öljyä, jonka SAE no. on 160. Talvikuukausina tai milloin vain on syytä olettaa, että ilman lämpötila tulee vakinaisesti pysymään  $+10^{\circ}\text{C}$ :n alapuolella, on käytettävä SAE no. 90 öljyä. Voiteluaineet, jotka sisältävät kiinteitä osasia, ovat sopimattomia kuula- ja rullalaakerien voitelemiseen.

Kun vuodenajan mukainen öljynvaihto suoritetaan, on suotavaa huuhtoa vaihdelaatikko ja tasaussyörästä, niin pian kuin vanha öljy on niistä poistettu. Huuhtomiseen on käytettävä helposti valuvaa öljyä. Kun tyhjennysaukon tulppa on kiinnitetty, täytetään kyseelliset laitteet uudella öljyllä täyttöaukkoon asti.

Öljyn korkeus on säännöllisesti tarkastettava joka 1.000 km:n ajon jälkeen, kun alusta on voideltu, ja öljyä lisättävä tarpeen mukaan.

*Alustan voitelu:* Alustan oikeaan voitelemiseen tarvitaan erilaisia voiteluaineita. Tavallisesti »alustan voiteluaineella» tarkoitetaan voiteluainetta, jota asianomaisiin paikkoihin ruiskutetaan voiteluruiskulla. Se sisältää mineraaliöljyä ja saippuasekoitusta, joka ei liukene veteen. Saippua-aine vähentää voiteluaineen taipumusta vuotaa laakereista. Eri tarkoituksiin on erilaisia voiteluaineita; niinpä ohjauskoneistossa ja vesipumppussa on käytettävä erikoisesti niihin tarkoitettuja voiteluaineita.

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!**

Mutta muitakin voiteluaineita käytetään. Tämän kirjan ohessa seuraa voitelukaava, jossa on mainittuna kaikki ne kohdat, jotka tarvitsevat voitelua, ne ajan- kohdat, jolloin eri osiin on kiinnitettävä huomiota, sekä voiteluaineet. Sitä on tarkoin tutkittava ja sen ohjeita seurattava, jotta alusta todella tulisi oikein voidelluksi.

*Korin voitelu:* Vaunun korissa on eräitä kohtia, jotka kaipaavat voitelua. Ne on mainittu voitelukaavassa. Niihin on kiinnitettävä huomiota ohjeitten mukaan ja mukavimmin silloin, kun alustaa voidellaan.

*Säännöllinen tarkastus:* Samaan aikaan kuin alustaa ja koria voidellaan on suotavaa tarkastaa koko vaunu kunnollisesti, jotta varmistauduttaisiin eri osien kunnosta. Tämänkaltaisen tarkastus on tärkeä vaunun kunnostuksen kannalta. Ohjeet tässä kohden on tarkoin huomioitava.

Jos heti kiinnitetään tarpeellista huomiota johonkin epäkohtaan sen ilmennyttyä, voidaan tavallisesti välttää pahoja seurauksia.

*Moottorin kunnostaminen:* Ylimalkaan vain muutamat vaununomistajat ovat kylliksi kriittisiä vaununsa toimintaan nähden, mistä johtuukin, että useimpien vaunujen moottorit eivät suorituskvyyltään ole sellaiset kuin ne voisivat olla. Moottorin kunnostukseen ei ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota.

Eräitten moottorin osien normaalin kulumisen tuhansien kilometrien ajossa vähentää moottorin tehoa, vaikkakin näyttää siltä, että moottori toimisi yhtä

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamukseenne arvoiset.**



tydyttävästi kuin alkujaan. Veitselläkin voidaan leikata, vaikkakin terä on tylsistynyt. Mutta jotta se leikkaisi kunnolla, pitää terän olla terävä. Samoin on laita moottorin: jotta se olisi todella tehokas ja taloudellinen, on sen oltava täysin hyvässä kunnossa, mikä on mahdollista vain, jos se tarkastetaan ja säädetään säännöllisesti.

Moottorin kunnostaminen ei ole vaikeata eikä kallista, kun vain käytetään tarkoituksenmukaisia työkaluja ja kun kunnostaja on tehtävänsä tasalla. Kunnostaminen sisältää joukon säätämisiä sytytys- ja polttoainejärjestelmän sekä venttiilien suhteen, joitten säätämisten tarkoituksena on palauttaa eräät tehtaan määräämät mitat ja liikkumavarat entiselleen.

Varsinkin sytytystulpat, virranjakaja, sytytys, akku, kaasuttaja, ilmanpuhdistaja, polttoainepumppu ja venttiilit kaipaavat säännöllistä tarkastusta ja säätämistä. Vain silloin, kun liikkumavarat näissä laitteissa vastaavat niitä mittoja, jotka tässä käsikirjassa on mainittu, voidaan moottorilta odottaa parhainta mahdollista suorituskykyä ja taloudellisuutta.

Moottori voidaan mukavinten kunnostaa kahdesti vuodessa, nimittäin keväällä ja syksyllä, jolloin vaunu muutenkin on pantava kuntoon kesä- tai talviajoa silmälläpitäen.

*Akun hoito:* Vaunun akku ei ole näkyvissä, minkä vuoksi on viisasta kiinnittää siihen säännöllistä huomiota. Tämä on erittäin tärkeätä, jotta se jatkuvasti toimisi oikein.

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**

Kennot on pidettävä täytettyinä. Puhdistettua vettä on käytettävä täyttämisessä. Nestettä nimittäin haihtuu, joten veden lisääminen on tarpeellista. Akkuhappoa tulee aina olla noin 13 mm akun levyjen yläreunan yläpuolella. Jotta nesteen korkeus säilyisi tässä määrässä, on akku lämpösellä säällä tarkastettava kerran viikossa ja kylmällä säällä joka toinen viikko ja vettä lisättävä tarpeen mukaan. Pitkillä, yhtäjaksoisilla matkoilla on syytä lisätä vettä useamminkin.

Yleensä on akkuun kiinnitettävä enemmän huomiota ilman ollessa erittäin kylmä tai lämmin. Normaalisesti kuitenkin joka toinen viikko suoritettu tarkastus riittää. Kun vettä on lisätty akkuun, on katsottava, että täyttötulpat ovat kunnolla kiinni ja että akun yläosa on kuiva. Akun happo on syövyttävää ja jos sitä sattuisi läikkymään johonkin, on käytettävä puhdasta vettä tai neutralisoivaa alkalia, kuten ammoniakkia tai soodaa, syöpymisen estämiseksi.

Akun napoja ja liitoskohtia voidaan estää syöpymästä voitelemalla ne vaseliinilla. On huolehdittava, että akun liitoskohdat sekä maajohtokaapeli akun ja alustan kehyksen välillä ovat puhtaat ja hyvin kiinnitetyt. Löyhyys tai ruoste näissä tärkeissä kohdissa saattaa aiheuttaa lamppujen särkymisen ja käynnistinlaitteen joutumista epäkuntoon. Sellainen voi myös estää akkua latautumasta.

Parhaimman tuloksen saavuttamiseksi on akku usein tarkastettava ja huolehdittava, että hapon ominaispaine pysyy vähintään 1.250. Purkautunut akku jäätyy heti lämpötilan ollessa jäätymispisteen alapuolella.

**Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



*Generaattorin lataus:* Generaattorin latausta voidaan säätää, niin että se vastaa vaunun tarvetta. Kun vaunu toimitetaan tehtaasta, on lataus säädetty normaalisia olosuhteita silmälläpitäne. Tällöin on oletettu, ettei virrankysyntä akusta tule liian suureksi ja että vaunua tullaan käyttämään niin paljon, että akku pysyy ladattuna, mutta ei kuitenkaan niin paljon, että se latautuisi liikaa.

Generaattorin säätäminen on suoritettava tarkkuusvälineillä ja sen vuoksi vaunu on vietävä valtuutetun Chevroletin myyjän korjaamoon. Ellei säätöä suoriteta oikein, saattaa generaattori pahoin vahingoittua.

Seuraavissa tapauksissa saattaa pienempi latausmäärä olla tarpeen, jotta akku ei latautuisi liikaa:

1. Vaunulla ajetaan pitkiä matkoja, eivätkä toistuvat pysähdykset ja käynnistämiset tule kysymykseen.

2. Vaunua joudutaan käyttämään, kun ilma on erittäin kuuma.

3. Vaunulla ajetaan harvoin öisin joten valoja käytetään harvoin.

Seuraavissa tapauksissa on suurempi latausmäärä tarpeen, jottei akun lataaminen olisi liian vähäistä.

1. Vaunulla ajetaan lyhyitä matkoja, jolloin joudutaan usein pysäyttämään ja käynnistämään vaunu.

2. Vaunua joudutaan käyttämään, kun ilma on erittäin kylmä.

3. Vaunua ajetaan enimmäkseen öisin, jolloin valoja käytetään paljon.

4. Vaunussa on useita sähköllä toimivia laitteita, esimerkiksi radio, joka tarvitsee paljon virtaa.

<p><b>Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!</b></p>
---

### 5 Vaunua käytetään vähänpuoleisesti.

Kun vaunua käytetään hyvin paljon, saattaa sattua, ettei generaattori pystykään pitämään akun latausta maksimimäärässä, vaikkakin sen asettelu edellyttäisi sitä. Sellaisissa tapauksissa on akkua toisinaan ladattava ulkopuolisesta lähteestä.

*Jäähdytystö:* Kaikkien kanavien sylinteriryhmässä, sylinterikannessa ja jäähdyttäjän kennossa ollessa puhtaat, toimii jäähdytystö tehokkaasti. Tavallisessa vedessä on kuitenkin yhdistyksiä, joista syntyy sakkaa, ja sitäpaitsi kuumen veden vaikuttaessa eri metalleihin syntyy ruostetta ja esiintyy syöpmistä.

Jos jäähdytystö laiminlyödään, pääsee rasvaa, likaa ja pieniä kumipalasia kiertämään jäähdytysveden mukana laskeutuen pieniin kanaviin, varsinkin kennon kanaviin, vähentäen siten jäähdyttäjän tehoa, mikä ilmenee moottorin liikakuumenemisessä. *Huhtokaa näin ollen jäähdytystö säännöllisesti.*

*Jäätymättömät jäähdyttäjäliuokset:* Kun ilman lämpötila laskeutuu alle  $0^{\circ}\text{C:n}$ , on tähdellistä estää jäähdytystöä jäätymästä lisäämällä jäähdytysveteen jokin seos, joka on pakkasen kestävä, jolloin liuoksen jäätymispiste alenee on alhaisempi kuin puhtaan veden.

Tavallisesti käytetään jäähdytysveden joukossa alkoholia. Se on tehokasta ja halpaa. Määrätyissä olosuhteissa se kuitenkin pyrkii haihtumaan ja kun tällaista sattuu, on alkoholia lisättävä. Tästä syystä eräät miehuummin käyttävät n.s. kestävä jäähdyttäjän nestettä,

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**



kuten glyseriinin ja veden tai glyseriinin, spriin ja veden sekoitusta. Kun tällaista käytetään, on kuitenkin tarkoin katsottava, että jäähdytystön liitokset ovat tiiviit.

Seuraava taulukko osoittaa veden ja spriin muodostaman jäähdyttäjän liuoksen jäätymäpisteet ja ominaispainot. Se prosenttimäärä spriitä, joka eri lämpötiloissa osapuilleen tarvitaan, selviää seuraavasta taulukosta.

Tilavuusprosenttia spriitä	Seoksen ominais- paino	Jäätymispiste
10	0,988	— 5°
20	0,975	— 10°
30	0,964	— 20°
40	0,954	— 29°
50	0,933	— 35°

Sellaiset seokset, joissa on kalsiumkloridia, hunajaa, sokeria tai öljyä, tuottavat vain kiusaa, joten niitä ei koskaan pidä käyttää jäähdytystössä.

*Jarrut:* Chevrolet 1936 on varustettu ajanmukaisilla nestejarruilla ja tarvitsevat ne hyvin vähän huomiota. On kuitenkin tähdellistä pitää jarrut hyvässä kunnossa, minkä vuoksi ne on säännöllisin väliajoin tarkastettava ja mahdollisesti tarpeelliset pienehköt säädöt suoritettava. Kun jarrut ovat hyvässä kunnossa, tarvitsee vain poljinta painaa kolmanneksen siitä matkasta, minkä se liikkuu. Hihnojen kuluessa lisääntyy polkimien liike.

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

Kun poljinta painettaessa ei enää tunneta alkuperäistä vastusta tai poljin tulee liian lähelle jalkalautaa, on heti annettava jonkin valtuutetun Chevrolet-korjaajan säätää jarrut.

Jarrujen pääsylinteriin ei saa lisätä mitään muuta nestettä kuin tehtaan suosittelemaa. Huonommat nesteet saattavat sisältää mineraaliöljyä, joka laajenee ja tarvelee jarruston kumiosat. Jos tällaista sattuu, on kaikki kumiosat uusittava, jarrusto perusteellisesti puhdistettava ja pantava jarrusylintereihin vain alkuperäistä jarrunestettä.

Turvallisuuden kannalta on jarrut tarkastettava ja säädettävä määrätyin väliajoin, vähintään joka 15.000 km:n ajon jälkeen. Mieluummin useamminkin.

*Ohjauslaitteen ja etupyörien asettelu:* Vaunuanne on helppo hallita ja sen tarjoama ajomukavuus on erinomainen vauhdin ollessa suurikin. Tämä johtuu huomattavassa määrin niistä parannuksista, jotka on tehty vaunun koko etuosan rakenteeseen ja joista varsinkin polviniveljousitus on suurimerkityksinen. Jotta vaunun hyvä suorituskyky ja ajovarmuus säilyisi, ja renkaiden kuluminen pysyisi vähimmässä mahdollisessa määrässä, on suotavaa vähintään kerran vuodessa tarkastaa ja säätää ohjauskoneisto ja etupyörien asettelu sekä renkaiden tasapainoitus.

Varmuuden kannalta yllämainittu tarkastus on tällainen, kun ottaa huomioon ne olosuhteet, joissa autot nykyisin joutuvat toimimaan. Pitkäaikaisen ajon kuluessa ovat tien aiheuttamat iskut saattaneet muuttaa alkuperäiset asettelut, jotka on saatettava entiselleen.

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**



*Varaosat:* Vaununne valmistajana tuntee General Motors velvoituksensa, mitä varaosien saantiin tulee. Huomio ei ole kohdistettu yksinomaan suurempiin osiin, kuten pyöriin ja sylinteriryhmään, vaan myös yhtä tärkeihin pienempiin osiin, kuten tuulettajan hihnaan, sytystulppiin, tiivisteisiin, jarruhihnoihin ja männänrenkaisiin.

Kun normaalisien kulumisten tai tapaturman vuoksi on uusittava osia, tulee vaununomistajan kääntyä General Motorsin valtuutetun jälleenmyyjän puoleen.

Alkuperäiset Chevrolet-varaosat ovat samaa korkeaa laatua kuin vaunussa alkujaan olevat osat. Ne ovat luotettavia ja niin muodoin on Teidän oman etunne vuoksi käytettävä vain niitä.

*Tarvikkeista:* Autoteollisuuden sivussa on syntynyt tarviketeollisuus ja on tarjolla tarvikkeita, jotka on aiottu eri tarkoituksiin täydentämään vaunun valmistajan toimittamia standardivarusteita.

On luonnollista, että vaununomistaja haluaa vaununsa yksilölliseksi ja myös jossain määrin silmiinpistäväksi. Huolella valikoitujen tarvikkeiden asentaminen vaunuun on järkevää eikä vaadi suuriakaan summia.

Kaikki kaupassa olevat tarvikkeet eivät kuitenkaan ole sopivia tai tarpeellisia vaunuun. Toiset ovat suorastaan arvottomia. Tästä syystä General Motors on itse valikoinut joukon tarvikkeita ja voi vaununomistaja luottamuksella valita niistä mieleisensä, sillä ne on perusteellisesti tarkastettu ja koeteltu rakenteensa, kestävyytensä ja laatunsa puolesta. Jotta tarvikkeiden

<p><b>Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!</b></p>
---

asentaminen vaunuunne olisi helppoa, on jo ennakolta vaunua rakennettaessa otettu huomioon mahdollisten lisälaitteiden asentaminen siihen.

## MITEN VAUNUN ULKOASU SÄILYTE- TÄÄN UUTENA

Vaunu, joka näyttää »nuorelta» kahden, kolmen jopa useammankin vuoden käytön jälkeen, tuottaa omistajalleen alituista tyydytystä ja iloa. Vaunu, joka näyttää vanhalta, vaikkakin se olisi hyvässä mekaanisessa kunnossa, tuottaa alituisesti harmia, eikä herätä erikoisemmin arvionantoa omistajaansa kohtaan.

Vaunun kori on lakattu Ducolla, joka on kestävin väri mitä koskaan on valmistettu autoja varten. Eräs sen huomattavista eduista on se, että lakattu pinta voidaan pitää puhtaana ja kiiltävänä aivan vähäisellä vaivalla. Jos seuraavissa esitettyihin seikkoihin kiinnitetään huomiota, voidaan olla varmoja, että vaunun ulkoasu tulee näyttämään miellyttävältä, eikä kaunis pinta pääse tärveltymään.

*Korin lakkauksen hoito:* Lian ja kuran poistamiseksi korin pinnasta pehmitetään ja irroitetaan nämä vedellä siten, että pintaa vasten päästetään niin paljon kuin mahdollista puhdasta vettä. Jäljelle jäänyt lika poistetaan puhtaalla sienellä ja vedellä. Kiilloitettu lakkkaus saattaa naarmuttua, minkä vuoksi vaunua pestäessä on oltava varovaisia.

Ulkoilma saattaa vaikuttaa korin lakkaukseen himentävästi, mutta voidaan kiilto palauttaa entiselleen

**Muistakaa, että vaunuunne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



kiilloittamalla hyvällä kiilloitusaineella. Lakkaus on säännöllisesti kiilloitettava, jotta se säilyttäisi täyden kiiltonsa ja kauneutensa.

Vaunua pestäessä tai kiilloitettaessa saattaa riepuun jäädä väriä. Tämä ei kuitenkaan ole vaarallista, sillä kaikista lakatuista pinnoista lähtee niitä hangattaessa väriä, mutta ei tämä millään tavoin vaikuta pinnan kestävyYTEEN.

Lakkaus kestää happoa ja alkaliaineita, mutta saattaa tarvettyä, jos alkoholia jäätymättömästä jäähdyt-täjän liuoksesta pääsee sen kosketuksiin, eikä pintaa heti huuhdota vedellä ja kuivata kunnolla.

Jos pintaan on päässyt rasvaa tai öljyä, on se pois-tettava hyvällä kiilloitusaineella ja puhtaalla rievulla.

Vaunun alaosa pestään kylmällä vedellä, joka irroit-taa lian ja kuran. Alustan alaosista, pyöriä ja moot-toria lukuunottamatta, irroitetaan rasva ja öljy palo-öljyllä, minkä jälkeen ne on kuivattava puhtaalla rie-vulla.

*Vaunun verhoilun hoito:* Umpinaisten vaunujen verhoi-luun kerääntyy pölyä, minkä vuoksi on tarpeellista ainakin kerran kuussa, mutta mieluiten useamminkin, puhdistaa verhoilu pölyimurilla ja pehmeällä harjalla.

Jos verhoilu tahraantuu, on käytettävä tahrannoisto-ainetta. Kun tämä on kunnollisesti haihtunut, on verhoilun nukka höyrytettävä kuumalla raudalla, niin että nukka kohoaa. Verhoilulle pannaan kostea kangas ja silitysrauta siirretään vastanukkaan, jolloin nukka palaa alkuperäiseen asentoonsa.

Likainen kangasmatto hangataan bensiiniin kostu-

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**

tetulla sienellä. (Varoitus: bensiini on tulenarkaa ja sen höyry sekaantuneena ilmaan saattaa räjähtää). Kumimaton puhdistamiseen on käytettävä saippuaa ja vettä.

Nahkaverhoilu puhdistetaan puhtaalla saippualla ja vedellä. Saippua on kunnollisesti huuhdottava pois puhtaalla vedellä, minkä jälkeen nahka kuivataan säämiskällä. Älkää koskaan käyttäkö bensiiniä nahkaverhoilun puhdistamiseen, koska tämä murtuu siitä.

*Kuhmut ja naarmut:* Vaunun ulkoasua eivät suinkaan kuhmut ja naarmut kaunista. Niitten poistaminen ei tuota vaikeuksia, sillä kokenut ammattimies pystyy poistamaan ne pianikin ja niin, että vaunun ääriviivat palautuvat entiselleen ja lakattu pinta tulee samantaiseksi kuin alkujaan.

Tällaiset viat voidaan korjata niin, ettei tiedä niitä olleenkaan. Erikoistyökaluilla suoritetaan korin pinta, minkä jälkeen se viilataan ja hiotaan tasaiseksi. Milloin on tarpeellista, täytetään reiät juottamalla ja uuttamalla.

Kun pelti jälleen on niin tasainen kuin se oli alkujaan, ruiskutetaan sille kovaa, nopeasti kuivuvaa lakkaa, jonka kiilto ja syvyys on samanlainen kuin vaunun alkuperäisen värin.

*Korin kiinnitys:* Korin kiinnityspultit on tarkastettava säännöllisesti ja kiristettävä kunnolla. Kääntykää valtuutetun Chevroletin myyjän puoleen.

*Ovien voitelu:* Kerran kuukaudessa on ovien lukot,

**Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



pysäyttimet, saranat ja puskimet voideltava, jotta sivu-ääntä ei pääsisi syntymään.

*Korin tuuletus:* Vaunussa on Fisherin vedoton tuuletusjärjestelmä. Kaikissa umpivaunuissa ovat etuikkunat, mutta myös useimmissa takimmaiseta ikkunat, kaksiosaiset. Ikkunoitten etuosa liikkuu ulos- ja sisäänpäin ja voidaan se siirtää haluttuun asentoon vaunun sisäpuolelta.

Tuuletusjärjestelmää voidaan käyttää m.m. seuraaviin tarkoituksiin:

*Vaunun ilman jäähdyttäminen, kun sää on lämmin:* Kun etuikkunoitten etuosa siirretään kokonaan ulos, virtaa ilmaa suoraan vaunuun. Jos halutaan, voidaan takaukkunat tällöin pitää suljettuina, jotta pölyä estettäisiin imeytymästä vaunuun.

*Hikeytymisen estäminen:* Kun toisen etuikkunan etuosa avataan hiukan, työntyy tuulilasia vasten tarpeeksi ilmaa, niin että lämpötila vaunussa tuulilasin luona tulee samaksi kuin ulkona. Tällöin lasi ei pääse hikeytymään. Vaunuun ei myöskään pääse tunkeutumaan vettä tai lunta, kuten on laita tavallisissa vaunuissa, kun ikkunat lasketaan alas.

*Vedon estäminen:* Kun etuikkunoitten etuosa siirretään määrättyyn kulmaan, voidaan ilmaa estää virtaamasta suoraan vaunun takaosaan ja sen sijaan pakottaa suuntautumaan tuulilasia ja kojelautaa vasten, jolloin se hajaantuu ympäri koko vaunun. Kul-

<p><b>Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.</b></p>
--

jettaja voi pitää etuikkunan takaosan alhaalla tai ylhäällä, miten hän haluaa.

*Rintalevyssä oleva tuuletin:* Fisherin vedottoman tuuletusjärjestelmän lisäksi on vaunu varustettu tuuletinluukulla, joka sijaitsee rintalevyssä. Sitä asetellaan kojelaudan alla olevalla varrella.

*Kromattujen osien hoito:* Kun kromatut osat likaantuvat, voidaan ne puhdistaa joko saippualla ja vedellä tai paloöljyllä. Älkää käyttäkö metalli- tai lakka-kiilloitusainetta kromattuihin osiin, sillä ne sisältävät aineita, jotka vahingoittavat kromausta.

*Naarmuttuminen:* Kromattujen osien naarmuttuessa pohjametallia myöten, alkaa esiintyä ruostetta, joka pyrkii leviämään kromauksen alle. Ruoste on poistettava fosforihapon ja veden sekoituksella, jossa tulee olla yksi kolmannes fosforihappoa ja kaksi kolmannesta vettä.

Kun ruoste on poistettu, huuhdotaan pinta puhtaalla vedellä ja kuivataan kunnollisesti pehmeällä kankaalla tai säämiskällä. Ohut kerros puhdasta lakkaa naarmujen yllä estää ruostetta syntymästä uudelleen.

<p><b>Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.</b></p>
---



## VIKOJEN ETSIMINEN

Toisinaan saattaa kuljettaja joutua sellaiseen tilanteeseen, että hänen on turvauduttava omaan taitoonsa. Tällaisen varalta ovat hyvät neuvot paikallaan.

*Käynnistinmoottori ei toimi tai kiertää se hyvin hitaasti, kun poljinta painetaan.*

1. Sytyttäkää valonheittäjät ja katsokaa, valaisevatko ne normaalisesti. Elleivät valonheittäjät valaise ja käynnistinmoottori kieltäytyy toimimasta, johtuu vika mahdollisesti heikosta akusta tai siitä, että akku on huonosti kytketty

a) Kiristäkää akun liitoskohdat kehykseen ja käynnistinmoottorin virrankatkaisijaan. Jos akun navat ovat syöpyneet, on ne puhdistettava.

b) Ellei käynnistinmoottori tästä huolimatta toimi, on syynä kenties purkaantunut akku. Tarkastakaa akku hydrometrillä. Katsokaa akun hoitoa koskevia ohjeita.

2. Jos valonheittäjät näyttävät valaisevan normaalisesti, painakaa poljinta ja ellei käynnistinmoottori toimi, tarkkailemme valonheittäjien valoja. Jos ne himmenevät tai sammuvat, on toimittava seuraavasti, jolloin käynnistinmoottoria on koeteltava joka toiminnan jälkeen:

a) Kiristäkää akun liitoskohdat ja ne, jotka ovat

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaununne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

käynnistinmoottorin virrankatkaisijan yhteydessä. Jos akun navat ovat syöpyneet, on ne puhdistettava.

b) Katsokaa, että maajohtokaapeli on kunnolla kiinni vaunun kehyksessä.

c) Tarkastakaa akku hydrometrillä. Katsokaa akun hoitoa koskevia ohjeita.

d) Siirtäkää vaihdetanko korkeimpaan vaihteeseen ja, sytytyksen ollessa katkaistuna, työntäkää vaunu hiukan eteenpäin saadaksenne selville, onko kyseessä mahdollisesti jotkut mekaniset seikat, jotka estävät käynnistinmoottoria käynnistämästä bensiinimoottoria.

3. Jos poljinta painetaan, kun valonheittäjät valaisevat, eikä käynnistinmoottori toimi, eikä valonheittäjien valoissa huomata mitään muutosta, saattaa syynä olla huono kosketus käynnistinmoottorin virrankatkaisijassa.

4. Jos käynnistinmoottori vääntää bensiinimoottoria hyvin hitaasti, johtuu tämä mahdollisesti jostakin seuraavasta syystä:

a) Osittain purkaantunut akku.

b) Moottorin öljy liian paksua. Katsokaa moottorin oikeata voitelua koskevia ohjeita.

Ellei moottoria voida käynnistää akun tai käynnistinmoottorin tai liian paksun öljyn vuoksi, säästetään usein aikaa, jos annetaan toisen vaunun työntää omaa vaunua. Tällöin on vaihdetanko pidettävä korkeimmassa vaihteessa ja sytytys yhdistettynä. Kun moottori on alkanut käydä, on parasta ajaa Chevroletin myyjän korjaamoon.

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**



*Moottori ei ala käydä, vaikkakin se käynnistetään oikealla nopeudella.*

1. Katsokaa, että sytytysvirrankatkaisija on väännetty koko matkan, niin että yhteys on oikea.

2. Jos käynnistinmoottori on jonkin aikaa toiminut tuloksetta, on syynä mahdollisesti se, että sylintereissä on liiaksi polttoainetta. Moottori käynnistetään käynnistinmoottorilla, kun sytytys on yhdistettynä ja kaasunuppi on vedettynä täysin ulos. Kun liikapolttoaine on saatu pois sylintereistä, täytyy moottorin sytyttää ja lähteä käyntiin. Sylinterien puhdistumiseen saa kulua korkeintaan 15—20 sekuntia.

3. Ellei moottori ala käydä, on tarkastettava, pääseekö polttoainetta kaasuttajaan.

a) Ensinnäkin on katsottava, onko säiliössä tarpeeksi polttoainetta.

b) Katsokaa, että liitoskohdat bensiinipumpun ja kaasuttajan luona ovat tiiviit.

c) Ellei vuotoa voida todeta, irroitetaan bensiiniputki kaasuttajasta, minkä jälkeen moottoria väännetään. Jos pumppu tällöin syöttää bensiiniä, ei syy todennäköisesti ole bensiinin tulossa, vaan on se haettava muualta.

d) Ellei pumppu syötä bensiiniä, irroitetaan ensiksi säiliön kansi, minkä jälkeen moottoria väännetään. Jos bensiiniä nyt tulee esiin 15 sekunnin kuluessa, osoittaa tämä, että kannessa oleva ilmareikä on tukossa. Reikä on puhdistettava, minkä jälkeen kansi pannaan paikalleen.

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!**

4. Ellei ampeerimittari näytä mitään, kun moottoria väännetään valojen ollessa sammuksissa ja sytytyksen yhdistettynä, on jossakin sähköjohdossa vika.

a) Kiristäkää kaikki kosketinkohdat sytytyskoskettimen, ampeerimittarin ja sytytystulpan luona. Tarkastakaa samalla, ettei mikään kaapeli ole katkennut.

b) Ellei ampeerimittari vieläkään näyttäisi, tarkastetaan katkaisijakärjet. Tarpeen mukaan puhdistetaan ja säädetään ne niitten ohjeitten mukaan, jotka on esitetty kappaleessa »Tilapäisiä säätöjä». Jos vika tällöin saadaan poistetuksi, tulee mittarin osoittimen nyt näyttää, kun moottoria käynnistetään.

5. Jos ampeerimittari näyttää, mutta moottori silti kieltäytyy lähtemästä käyntiin, tarkastetaan sytytyskipinä.

a. Irroittakaa kaapeli jostakin sytytystulpasta ja pitäkää se noin 6 mm sylinteriryhmästä. Sytytys yhdistetään ja annetaan jonkun toisen vääntää moottoria. Tällöin tulee kaapelista hypätä sylinteriryhmää kohti noin 6 mm pituinen kipinä.

b) Ellei kipinää esiinny tai aivan heikko, puhdistetaan ja säädetään katkaisijakärjet, ellei näin jo ole tehty.

c) Ellei tästä ole apua, tarkastetaan ovatko sytytyskaapelit kunnollisesti painettuina virranjakajan kanteen. Irroittakaa kansi ja puhdistakaa sisäpuolella olevat kosketinkohdat hienolla hiekkapaperilla. Pyyhkikää kansi puhtaaksi sekä ulko- että sisäpuolelta.

6. Jos voimakas kipinä esiintyy, kun sytytyskaapeli

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**



pidetään 6 mm sylinteriryhmästä, irroitetaan kaikki sytytystulpat ja puhdistetaan ne. Kipinävälit on säädettävä ja katsottava, etteivät kärjet ole poikki.

### *Moottori pysähtyy ajon aikana.*

Katsokaa ohjeita no. 3, 4, 5 ja 6 kappaleessa »Moottori ei ala käydä, vaikkakin se käynnistetään oikealla nopeudella.»

### *Yksi tai useampi sylinteri sytyttää säännöllisesti väärin.*

Tavallisimpana syynä on se, että yksi tai useampi sytytystulppa on nokeentunut. Vika hajetaan siten, että yksi sytytystulppa kerrallaan oikosuljetaan puuvartisella ruuvitaltalla tai vasaralla, kun moottori käy tyhjää.

Jos jokin sylinteri ei sytytä, huomataan tämä siitä, ettei moottorin kierrosluku vähene, kun sytytystulppa oikosuljetaan. Jos sylinteri taas toimii, huomataan moottorin kierrosluvussa huomattava lasku.

Kun on löydetty sylinterit, jotka sytyttävät väärin, puhdistetaan tai uusitaan niitten sytytystulpat.

### *Moottori sytyttää toisinaan väärin.*

1. Jos moottori sytyttää väärin epäsäännöllisesti, toimitaan seuraavasti:

**Oletteko huomioinut ohjeet, jotka on esitetty vaunonne takuu- ja tarkastuskirjassa.**

a) Poistakaa venttiilien kansi ja jos venttiilikarat ovat kiinnipikeentyneet, irroitetaan ne paloöljyllä. Sää-täkää tämän jälkeen liikkumavarat ohjeitten mukaan, jotka on esitetty kappaleessa »Tilapäisiä säätöjä».

b) Puhdistakaa ja säätäkää katkaisijakarjet ohjeitten mukaan, jotka on esitetty kappaleessa »Tilapäisiä säätöjä».

c) Irroittakaa virranjakajan kansi. Katsokaa, että sytytyskaapelit ovat kunnolla kannessa kiinni. Puhdistakaa sisäpuolella olevat koskettimet hienolla hiekkapaperilla ja pyyhkikää kansi kunnollisesti. Katsokaa myös, että kansi on puhdas ulkopuolelta.

d) Puhdistakaa ja säätäkää kaikki sytytystulpat tai uusikaa ne.

### ***Moottori kuumenee liikaa.***

Lämpösellä ilmalla sattuu, että kojelaudassa oleva veden lämpömittari osoittaa lämpötilannousua, heti kun moottori on pysäytetty. Tämä on aivan normaalista eikä ole merkinä liikakuumenemisestä.

Lämpötila kohoo myös yli normaalin ajettaessa pitkä-aikaisesti kovaa lämpösellä säällä. Tämä lämpötilan nousu saa kuitenkin olla vain tilapäinen ja niin kohta kuin moottorin kuormitus on vähentynyt, pitää lämpötilan aleta.

Jos jokin virheellisyys aiheuttaa lämpötilan nousua, on tämä tavallisesti paljon selvempi ja kestävämpi.

1. Tarkastakaa, onko jäähdyttäjässä kylliksi vettä. Huom! Jos moottori todella on kuumennut liikaa, ei

**Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



jäähdyttäjän kantta saa irroittaa, ennenkuin moottori on muutaman minuutin saanut jäähtyä. Älkää koskaan kaatako kylmää vettä suuremmissa määrin, sillä sylinteriryhmä saattaa haljeta. Kaatakaa vettä hitaasti ja antakaa moottorin samalla käydä hyvää vauhtia, niin että vesi joutuu nopeaan kierrokseen.

2. Tarkastakaa tuulettajan hihnan kireys. Seuratkaa ohjeita kappaleessa »Tilapäisiä säätöjä».

3. Katsokaa, että kampikammiossa on oikea määrä oikeanpaksuista öljyä ja että öljynpainemittari näyttää normaalista painetta.

4. Irroittakaa jäähdyttäjän kansi ja katsokaa, kiertääkö vesi todella. Ellei, saattaa vika olla termostaattissa, joka on kiinnitetty sylinterikannen etupäähän.

Vika voidaan tällöin tilapäisesti poistaa, irroittamalla termostaatti siksi, kunnes uusi saadaan asennetuksi.

5. Puhdistakaa jäähdyttäjän ristikko ja aukot.

### *Kytkin antaa perään.*

Jos kytkin antaa perään, tarkastetaan, onko polkimen varren ja jalkalaudan alapuolen välillä tarpeeksi suuri liikkumavara. Katsokaa »Tilapäisiä säätöjä». Jos polkimen varsi painuu jalkalautaa vasten, ei kytkin pääse tarttumaan.

### *Valot eivät pala.*

1. Jos valot eivät pala, eikä käynnistinmoottori toimi, puhdistetaan akun koskettimet, minkä jälkeen ne ja

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia vaunuunne!**

maajohtokaapelin kytkentä kehykseen kiristetään kun-  
nollisesti.

2. Elleivät valot pala, mutta käynnistinmoottori toi-  
mii, tarkastetaan valojen sulakevaroke sekä johto käyn-  
nistinkoskettimen ja ampeerimittarin välillä. Katsokaa  
»Tilapäisiä säätöjä»!

3. Tarkastakaa hehkulamput ja vaihtakaa ne uusiin,  
jos tarve vaatii.

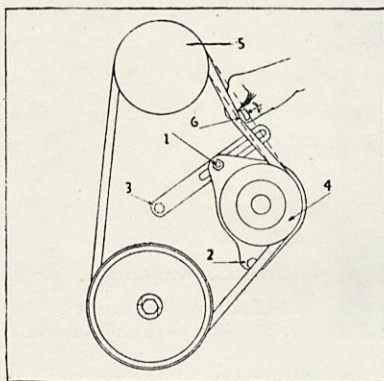
4. Tarkastakaa, että kaikki koskettimet ovat puh-  
taat ja kireällä.

## TILAPÄISIÄ SÄÄTÖJÄ

Useimmat säädöt tarvitsevat erikoisvälineitä, joita  
vain muutamilla vaununomistajilla on käytettävänään.  
Ilman erikoisvälineitä ei säätöjä voida suorittaa tarpeel-  
lisella tarkkuudella. Toisinaan saattaa kuitenkin sat-  
tua, että jokin pienempi, tilapäinen säätö on suoritet-  
tava itse, kun lähettyvillä ei ole korjaamoja. Seuraavat  
ohjeet on esitetty juuri tällaisia tapauksia silmällä-  
pitäen, eikä niitä missään tapauksessa ole pidettävä  
minään vaunun kunnostamisohjeina. Ne säädöt, joita  
itse suoritatte, on Teidän annettava valtuutetun korjaa-  
mon tarkastaa. Jos vaunua on hoidettu edelläesitetyn  
mukaisesti, niin tuskin tullaan tarvitsemaan seuraavia  
ohjeita.

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tark-  
kuustyöstä.**





Kuva 27. Tuulettajan hihnan säätö.

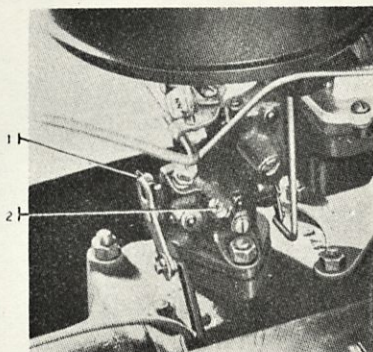
1. Generaattorin ylempi kiinnityspultti.
2. Generaattorin alempi kiinnityspultti.
3. Säätonivel.
4. Generaattorin hihnapyörä.
5. Tuulettajan hihnapyörä.
6. Hihnaa täytyy voida painaa sisäänpäin noin  $\frac{3}{4}$ "

### *Tuulettajan hihna.*

Tuulettajan hihna saattaa antaa perään joko siitä syystä, että se on tullut öljyiseksi ja rasvaiseksi tai siksi, että se on kulunut. Tällöin moottori monasti kuumenee liikaa.

Jos hihna on tullut rasvaiseksi, on se pestävä bensinillä ja kovalla harjalla, minkä jälkeen se kuivataan puhtaalla rievulla. Jos hihna on kulunut, voidaan se kiristää seuraavalla tavalla: Irroittakaa generaattorin kummastakin päästä kiinnityspultti ja lukkopultti, joka kulkee säätonivelen lävitse. Vetäkää generaattori ulospäin, kunnes hihna tulee kireälle ja pitäkää se tässä asennossa, kun pultit vedetään kireälle. Kun hihna on kohtalaisesti kiristetty, täytyy sitä voida kevyesti painamalla työntää sisäänpäin  $\frac{3}{4}$ ". Jos hihna kiristetään liiaksi, kuluvat generaattorin ja vesipumpun laakerit liian pian.

**Muistakaa, että vaununne kaipa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



Kuva 28. Kaasuttaja.

1. Lämpen pysäytinruuvi.
2. Tyhjänäkäynnin säätöruuvi.

### *Kaasuttajan säätö.*

Jos moottori toimii huonosti, johtuu tämä useimmassa tapauksessa jostain aivan muusta kuin kaasuttajasta. Ennenkuin kaasuttajan säätöä ryhdytään muuttamaan, on ensiksi varmistauduttava, ettei vika ole jossain muualla. Ne säädöt, jotka vaununomistaja itse voi suorittaa, vaikuttavat vain moottorin käyntiin kierrosluvun ollessa alhainen.

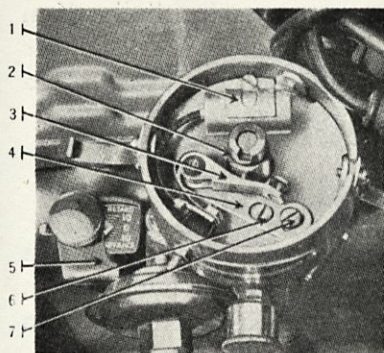
### *Tyhjänäkäyntinopeuden säätäminen.*

Säätöruuvi vaikuttaa siihen kierroslukuun, millä moottori käy, kun läppä on suljettuna. Säätö on suoritettava vasta sitten, kun moottori on täysin lämmentynyt. Kaasunupin on oltava täysin sisäännyönnettynä. Rynnistäkää moottoria useita kertoja kaasupolkimella ja antakaa sen joka kerta hiljetä tyhjänäkäyntinopeuteen.

Kiertäkää kaasulämpen pysäytinruuvi sisään tai ulos, kunnes on saatu haluttu tyhjänäkäyntinopeus. Jos

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, käännykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**





Kuva 29. Virranjakaja.

1. Kondenssaattori.
2. Jakajan nokka.
3. Katkaisijavarsi.
4. Katkaisijalevy.
5. Oktaanisäädin.
6. Katkaisijalevyn lukko-ruuvi.

moottori käy liian nopeasti, kierretään ruuvi ulospäin, jos se käy liian hitaasti, kierretään ruuvi sisäänpäin.

Kun tyhjänäkäynti on oikein aseteltu, on vaunun, korkeimman vaihteen ollessa päällä ja läpän suljettuna, täysin vaakasuoralla ja tasaisella tiellä kuljettava noin 12 km/tuntinopeudella.

### *Ilmanpuhdistaja.*

Tavallisesti on kylliksi, jos ilmanpuhdistaja puhdistetaan joka 3.000 km:n ajon jälkeen. Jos vaunua ajetaan pääasiallisesti vain pölyisillä teillä, on ilmanpuhdistaja useamminkin puhdistettava.

Puhdistettaessa irroitetaan koko ilmanpuhdistaja. Ennenkuin puhdistamiseen ryhdytään, on huopatyyny ja puhdistajan yläpuolella oleva kansi irroitettava. Huopatyynyä ei saa pestä eikä öljytä.

Ilmanpuhdistaja tai puhdistuselimet pestään siten,

**Katsokaa, että aina saatte alkuperäisiä varaosia  
vaunuunne!**

että ne useampaan otteeseen kastetaan bensiiniin. Kun ne ovat kuivuneet, öljytään ne uudelleen kastamalla ne öljyyn SAE no. 50, minkä jälkeen öljy annetaan valua niistä.

### *Oktaanisäättö.*

Nykyaikaisen automoottorin puristussuhde on aika korkea, mistä johtuu, että se kehittää suurta tehoa, samalla kun polttoaineen kulutus on pienempi. Jotta näin ollen saataisiin moottori kehittämään täysi tehonsa, on käytettävä polttoainetta, joka ei niin helposti synnytä nakutusta moottorissa — jonka oktaaniluku on suuri. Toisinaan saattaa olla tarpeellista tai toivottavaa käyttää polttoainetta, jonka oktaaniluku on pieni.

Oktaanimäärään nähden poikkeavat kaupassa olevat bensiinilaadut huomattavasti toisistaan ja tästä syystä on ollut tarpeellista varustaa moottori n.s. oktaanivalitsijalla. Tämän avulla voidaan sytytys asettaa uudelleen niin, että moottori toimii mahdollisimman tehokkaasti sillä polttoaineella, jota käytetään.

Oktaanivalitsijan asettelua tarvitsee muuttaa vain siinä tapauksessa, että otetaan käyttöön polttoaine, jonka oktaaniluku on toinen kuin aikaisemmin käytetyn polttoaineen. Asettelen muuttamiseksi irroitetaan molemmat jakajan kiinnitysruuvit.

Älkää vääntäkö enempää kuin yhden asteikossa olevan osaviivan verran kerrallaan ja kiertäkää kiinni jakaja joka kerta ennen koeajoa. Kun asettelu on oikein suoritettu, on moottorin nakutettava aivan mitättömästi, kun vaunua ajetaan läpän ollessa täysin auki

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**



15 km:n vauhdista 25 km:n vauhtiin. Lisättäessä nopeutta suuremmasta lähtönopeudesta ei moottorin pidä nakuttaa.

### *Katkaisijakärjet.*

Katkaisijakärkien kosketinpintojen pitää olla puhtaat ja on niitten kiillon oltava himmeä, harmaankiiltävä. Jos ne ovat palaneet tai mustat, pannaan niitten väliin ohut, lattea viila. Kärjet painetaan kevyesti yhteen ja viila vedetään ulospäin ilman mitään sivuliikettä. Tämä on toistettava tarpeen mukaan. Kärkien tulee olla tasaisesti toisiaan vasten ja kosketus niitten välillä täydellinen. Pyyhkikää ne huolellisesti puhtaalla rievulla viilaamisen jälkeen.

Pahoin palaneet kärjet vaativat erikoisia toimenpiteitä, minkä vuoksi vaunu on vietävä valtuutettuun korjaamoon.

Katkaisijakärkien säätämiseksi irroitetaan jakajan kansi ja pyörijä(roottori). Korkeimman vaihteen ollessa päällä työnnetään vaunua, kunnes katkaisijavarsi on epäkeskon korkeinta kohtaa vasten. Silloin katkaisijakärjet ovat toisistaan mahdollisimman kaukana.

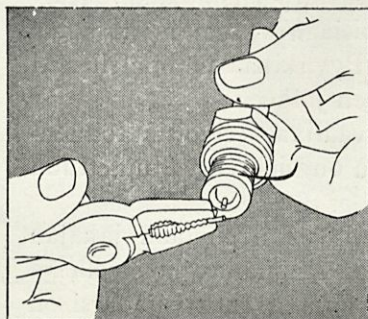
Irroitakaa lukkoruuvi ja kiertäkää säätöruuvi tarpeen mukaan oikealle tai vasemmalle, niin että väli vähenee tai lisääntyy.

Oikea väli kärkien välillä on 0,018'' (0,46 mm). Kun säätö on suoritettu, kiristetään lukkoruuvi kunnolla.

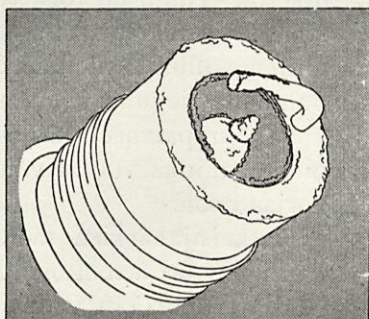
**Muistakaa, että vaununne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**

## Sytytystulpat.

Likaiset sytytystulpat aiheuttavat suurempaa polttoaineen kulutusta sekä vauhdin ja voiman vähenemistä. Tästä syystä ne on puhdistettava ja säädettävä ainakin joka 5.000 à 6.000 km:n ajon jälkeen. Tavallisesti on ne sitäpaitsi uusittava noin 15.000 km:n ajon jälkeen. Kipinävälin tulee olla 0,033" (0,84 mm). Väliä säätettäessä saa ainoastaan sivukärkeä taivuttaa, sillä posliini saattaa haljeta, jos keskikärkeä yritetään taivuttaa.



Kuva 30. Palaneet tulpat on uusittava.



Kuva 31. Kipinäväli säädetään sivukärjestä.

Sytytystulppien puhdistamiseen tarvitaan erikoisvälineitä, minkä vuoksi tämä työ on uskottava valtuutetulle korjaamolle.

Kaikissa malleissa on AC-sytytystulpat, malli K—11.

**Muistakaa, että vaunonne kaipaa säännöllistä ja asiantuntevasti suoritettua voitelua.**



## *Hehkulamppujen uusiminen.*

*Valonheittäjät.* — Irroittakaa ruuvi, joka sijaitsee valonheittäjän etumaisessa alareunassa ja vetäkää valonheittäjän lasi ulospäin alhaalta. Hehkulamppu pysyy paikallaan keskustassa niitten piikkien avulla, jotka ovat toisistaan eri välimatkan päässä. Hehkulampun poistamiseksi valonheittäjäsiä tartutaan stihen mahdollisimman läheltä sen sokkeliä ja kierretään sitten vasemmalle samalla kun painetaan sitä kevyesti sisäänpäin. Pantaessa se paikalleen, kierretään vastakkaiseen suuntaan, mutta on samalla katsottava, että se todella on painettuna sisään pohjaan asti.

*Silmälamput.* — Nämä ovat pienemmät hehkulamput valonheittäjissä ja vaihdetaan samalla tavoin kuin muut

*Pysähdys- ja takalamppu.* — Poistakaa lasi kiertämällä kiinnikeruuvit irti ja vaihtakaa hehkulamput samalla tavoin kuin varemmin on selitetty.

*Kattolamppu.* — Pankaa ruuvitaltta lasin kehyksen ja katon verhoilun väliin ja vääntäkää lasi varovasti irti. Hehkulamppuun päästään tämän jälkeen käsiksi.

## *Varokkeet.*

Siltä varalta, että varoke sattuisi palamaan, on aina syytä pitää vaunussa ylimääräinen varoke. Ellei valoja saada palamaan, on aina ensiksi tarkastettava varoke.

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamukseenne arvoiset.**

Jos uusimisen jälkeen varoke jälleen sulaisi, on kyseessä oikosulku, minkä vuoksi kaikki johdot on tarkastettava.

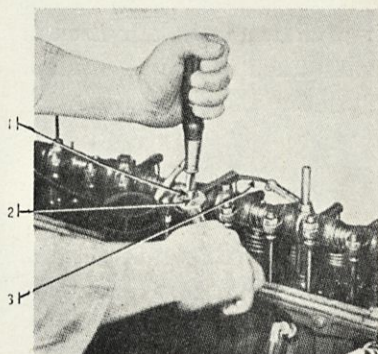
### *Tuulilasin puhdistaja.*

Tuulilasinpuhdistaja on silloin tällöin voideltava. Koska siihen on käytettävä erikoisöljyä, on voiteleminen uskottava valtuutetulle korjaamolle. Pyyhkijävarren liuska voidaan helposti uusida, jos se pitkähkön käytön jälkeen kuluisi.

### *Venttiilien liikkumavaran säätäminen.*

Käyttäkää moottoria 15—20 minuuttia, niin että se täysin lämpenee.

Poistakaa venttiilikansi. Antakaa moottorin käydä tyhjää. Irroittakaa vipuvarren säätöruuvissa oleva lukkomutteri. Kiertäkää ruuvi ruuvitaltalla niin paljon, että venttiilivarren ja vipuvarren väliin juuri saadaan sopimaan oikeanpaksuinen liuskamitta. Imuvent-



Kuva 32. Venttiilien säätö.

1. Säätömutteri.
2. Lukkomutteri.
3. Liuskamitta.

**Oletteko saanut takuu- ja tarkastuskirjan, joka kuuluu vaunuunne.**



tiilin liuskamitan pitää olla 0,06'' (0,15 mm) paksu, pakaventtiilin 0,013'' (0,33 mm).

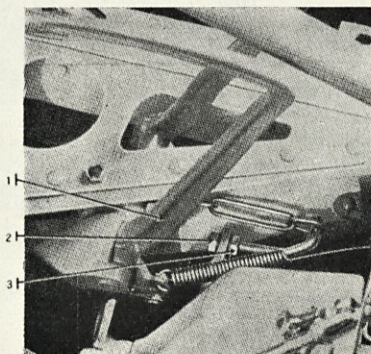
Kun säätö on suoritettu, kiristetään lukkomutterit kunnolla, jolloin tarkoin on katsottava, ettei asettelu tällöin muutu.

Liikkumavarat eivät koskaan saa olla alle äskenmainittuja mittoja, koska ne muuten saattavat helposti palaa, minkä ohessa moottorin voima vähenee.

Tarkka venttiilien asettelu on suoritettava vakumimittarilla, mutta koska tämän käsitteleminen vaatii asiantuntemusta, on käännettävä valtuutetun korjaamon puoleen.

### *Kytkimen poljin.*

Kytkimen poljin on oikein käsitelty, kun se voi liikkua 1'' (25 mm), ennenkuin se vaikuttaa kytkimeen. Jos polkimen varsi painuu jalkalautaa vasten, ennenkuin kytkin on kunnolla tarttunut, aiheuttaa tämä liukumista ja kytkimen nopeaa kulumista.



Kuva 33. Kytkimen polkimen säätö. (De Luxe ja Imp.)

1. Polkimen vapaa liike (25 mm).
2. Säätömutteri.
3. Lukkomutteri.

**Alkuperäiset varaosat ovat takeena laatu- ja tarkkuustyöstä.**

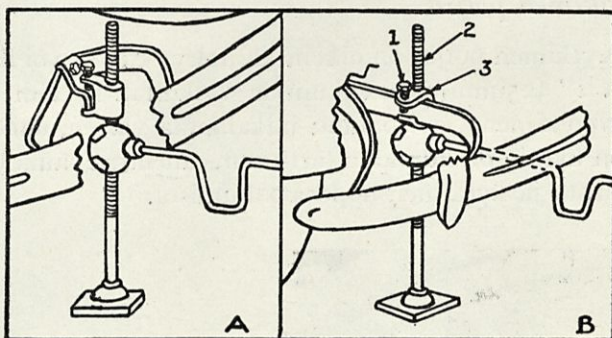
Ensiksi säädetään polkimen varren ja jalkalaudan alapuolen väli. Irroittakaa pysäytinruuvin lukkomutteri ja asetelkaa uudelleen pysäytinruuvi, kunnes väli on oikea. Kiristäkää tämän jälkeen lukkomutteri.

Polkimen tyhjänäkäynti säädetään polkimen varren ja kytkimen välissä olevalla nivelellä.

### *Pyörien irroittaminen.*

Pyörien irroittamiseksi kohotetaan vaunu ensiksi nosturilla.

Kuvissa 31 ja 32 näkyvät ne kohdat, joihin nosturi on kiinnitettävä. Asettakaa nosturi aina näihin koh-



Kuva 34. Näin käytetään nosturia de Luxe-mallissa. A. Takaa. B. Edestä. 1. Puristinruuvi. 2. Kierteinen akseli. 3. Puristin.

tiin, eikä taka-akselin tai etupyörien kiinnityslaitteiden alle.

Vääntäkää tämän jälkeen napakapseli irti ruuvitalalla. Irroittakaa sitten mutterit erikoisavaimella, niin että pyörä voidaan nostaa navasta.

**Kun vaununne on huollon tarpeessa, kääntykää vain jonkin valtuutetun jälleenmyyjämme puoleen.**



Pyöriä asennettaessa kiristetään vähän kerralla vuoron perään kaikkia muttereita, kunnes kaikki ovat kyllin kireällä ja pyörä on kunnolla navan laippaa vasten.

**Vain alkuperäiset varaosat ovat luottamukseenne arvoiset.**

# TEKNILLINEN ERITELMÄ

Malli	Chevrolet 1936	De Luxe 1936	Imperial 1936
Akselinväli .....	2.77 m. (109")	2.87 m (113")	3.17 m (124 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> ")
Sylintereitä .....	6	6	6
Sylinteriläpimitta .....	84.14 mm (3 <sup>5</sup> / <sub>16</sub> ")	84.14 mm (3 <sup>5</sup> / <sub>16</sub> ")	84.14 mm 3 <sup>5</sup> / <sub>16</sub> ")
Iskun pituus.....	101.6 » (4")	101.6 » (4")	101.6 » (4")
Sylinteritilavuus .....	3.39 litraa	3.39 litraa	3.39 litraa
Hevosvoimia.....	80 hv 3200 k/m	80 hv 3200 k/m	80 hv 3200 k/m
Puristussuhde .....	6—1	6—1	6—1
Moottorin tilavuus .....	4.7 litr.	4.7 litr.	4.7 litr.
Vaihdelaatikon tilavuus .....	0.7 »	1.2 »	1.2 »
Taka-akselin tilavuus .....	1.4 »	2.1 »	2.1 »
Bensiinisäiliön tilavuus .....	53 »	53 »	53 »
Jäähdytystön tilavuus .....	14 »	14 »	14 »
Jousikopan tilavuus .....	— —	2.3 »	2.3 »
Sytytysjärjestys .....	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4
Katkaisijakärkien väli .....	0.021"	0.021"	0.021"
Venttiilien liikkumavara, imu, moottorin ollessa lämmin .....	0.006"	0.006"	0.006"
Venttiilien liikkumavara, pako, moottorin ollessa lämmin .....	0.013"	0.013"	0.013"
Sytytystulpat .....	AC, malli K-11	AC, malli K-11	AC, malli K-11
Kipinäkärkien väli .....	0.032"	0.032"	0.032"
Taka-akselin välitys .....	4.111—1 (37—9)	4.111—1 (37—9)	4.111—1 (37—9)
Renkaiden koko .....	5.25—17"	5.50—17"	5.50—17"
Renkaiden paine, edessä ja takana .....	2.25 kg	1.96 kg	2.25 kg
Raideväli, edessä.....	1.42 m	1.43 m	1.43 m
» takana .....	1.44 »	1.46 »	1.46 »



## Sisällysluettelo:

Ajotekniikka.....	27
Akku .....	43
Ampeerimittari .....	10
Eritelmä, teknillinen .....	74
Generaattori, lataus .....	45
Jarrut .....	47
Jäähdyttäjän seokset .....	47
Jäätymättömät jäähdyttäjän liuokset .....	46
Kaasuttaja .....	64
Korin hoito .....	50
Kytkin .....	71
Käynnistysohjeita .....	15
Lukot.....	5
Moottorin voitelu .....	38
Polttoaineen kulutus .....	38
Renkaiden kestävyys .....	25
Renkaiden paine .....	25
Sytytystulpat .....	68
Tuulettajan hihna .....	63
Tuuletus .....	53
Valojen säätö .....	8
Vaunun hoito .....	36
Venttiilien säätö .....	70
Vikojen etsiminen .....	55
Voiteluohjeita .....	37
Öljyn kulutus .....	24
Öljynpainemittari .....	11





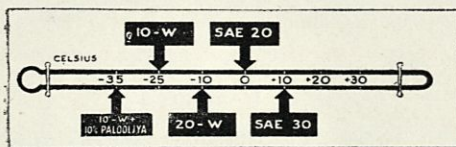
# Voitelukaava. Chevrolet 1936

## Joka 1,000 km:n jälkeen.

1. Jousipultti, edessä. Paksua öljyä.
2. Vesipumppu. Voitelukuppi. Vedenkestävää rasvaa. Öljykuppi. Koneöljyä.
4. Kuningastappi. Paksua öljyä.
6. Raidetanko. » »
8. Etujousen kannatin. Paksua öljyä.
12. Takajousen kiinnike. » »
13. Takajousen kannatin. » »
17. Ohjausvetotanko, taempi pää. Paksua öljyä.
19. Ohjausvetotanko, etumm. pää. Paksua öljyä.
20. Generaattori. Kaksi à kolme pisaraa ohutta öljyä, generaattorin molempiin öljykuppeihin.
9. Käynnistinmoottori. Kaksi à kolme pisaraa ohutta koneöljyä etumaisen laakerin öljykuppiin.
7. Virranjakaja. Kuulalaakerirasvaa. Käsijarrun nivelet ja vetotangot. Muutama pisara moottoriöljyä.

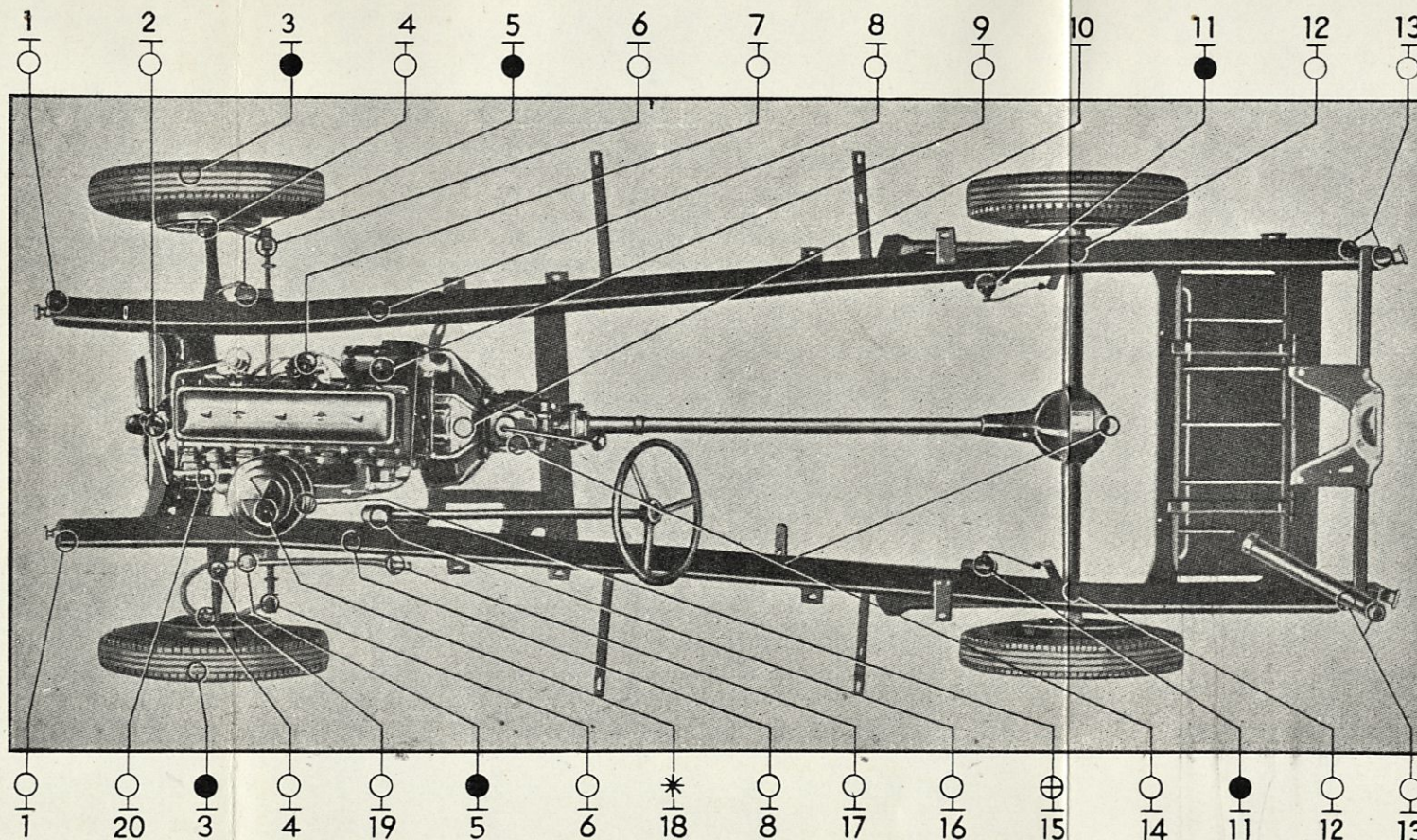
## Joka 2,000 km:n jälkeen.

Moottorin öljy uusitaan. Katsokaa kuvaa. Kampikammion tilavuus 4.75 litraa.



Öljymittapuikon nuolet osoittavat ylintä ja alinta öljymäärää, eikä öljyä täytettäessä saa ylittää tai alittaa sitä.

18. Ilmanpuhdistaja puhdistetaan. Puhdistaja huuhdotaan bensiinissä, joka annetaan valua ja haihtua, minkä jälkeen puhdistaja kastetaan ohueen öljyyn, joka myös saa valua, ennenkuin puhdistaja kootaan. Huopalevyä ei saa voidella.



## Kaksi kertaa vuodessa.

15. Kiihdytyspumpun akseli. Irroittakaa pölysuojus ja voidelkaa se grafiitilla. 5 ja 11. Iskunvaimentajat. Tarkastakaa öljyn määrä ja lisätkää tarpeen mukaan iskunvaimentajaöljyä. Muuta öljyä ei saa käyttää.
3. Etupyörien laakerit. Irroittakaa molemmat pyörät ja puhdistakaa laakerit bensiinillä. Voidelkaa laakerit kuulalaakerirasvalla. Voidelkaa ainoastaan laakerit, ei napa-hylsyä.
16. Ohjaussimpukka. Erikoisvoiteluainet-

ta, joka ei muutu kovassa lämmössä tai pakkasessa.

(Älkää käyttäkö painevoitelunippaa voideltaessa, koska rasvaa saattaa puristua ylös ohjausputkeen).

14. Vaihdelaatikko. Öljyä on oltava täytöreikään asti. Öljyä seuraavasti:

Kesällä ..... SAE-160  
Talvella ..... SAE-90

14. Taka-akseli. Öljyä on oltava täytöreikään asti. Öljyä seuraavasti:

Kesällä ..... SAE-160  
Talvella ..... SAE-90

## KORI.

### Joka 3,000 km:n jälkeen.

#### Ovien saranat.

Ohutta koneöljyä.

#### Ikkunan säädin.

Avatkaa ikkuna niin paljon kuin mahdollista. Pitäkää teräslangan toinen pää säätimen akselia vasten hammaspyörän luona (oven sisäpuoli). Kaatakaa muutama pisara ohutta koneöljyä teräslangalle, niin että sitä valuu akselille.

#### Ikkunan säätimen varsi.

Sulkekaa ikkuna ja voidelkaa ohuella koneöljyllä öljykannua käyttäen pit-

kin juoksukiskon yläreunaa. Öljy valuu alas ja voitelee kiskoa, tukea ja säätimen vartta.

#### Tuulilasinpuhdistaja.

Ohutta koneöljyä.

#### Ovien lukkoakselit.

Kiinteää voiteluainetta »Door Ease»; saatavana Chevroletin myyjältä.

#### Lukkosylinterit.

Kuivaa grafiittia.

#### Oven nokan puskin ja hakalevyt.

Kiinteää voiteluainetta »Door Ease».

#### Etuistuimen säätölaite.

Grafiittirasvaa.

ANTAKAA  
VALTUUTETUN  
CHEVROLETIN  
HUOLTOASEMAN  
VOIDELLA  
VAUNUANNE!



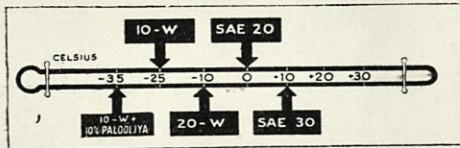
# Voitelukaava. Chevrolet 1936 de Luxe ja Imperial.

## Joka 1,000 km:n jälkeen.

1. Generaattori. Kaksi ä kolme pisaraa ohutta öljyä.
2. Vesipumppu. Voitelukuppi. Veden kestävää rasvaa. Öljykuppi. Koneöljyä.
3. Polviniveljousien koppa. Polvinivelöljyä. Irroittakaa tulpat ja täyttäkää täyttöreian reunaan asti.
4. Polvijousien varret. Alustarasvaa.
7. Kuningastapit
8. Raidetanko.
9. Virranjakaja. Kuulalaakerirasvaa.
10. Käynnistinmoottori. Koneöljyä.
13. Jousi-istukka. Alustarasvaa.
14. Jousikannattimet. Alustarasvaa.
20. Ohjausvetotanko. Alustarasvaa. Käsijarrun nivelet ja tangot. Muutama pisara moottoriöljyä.

## Joka 2,000 km:n jälkeen.

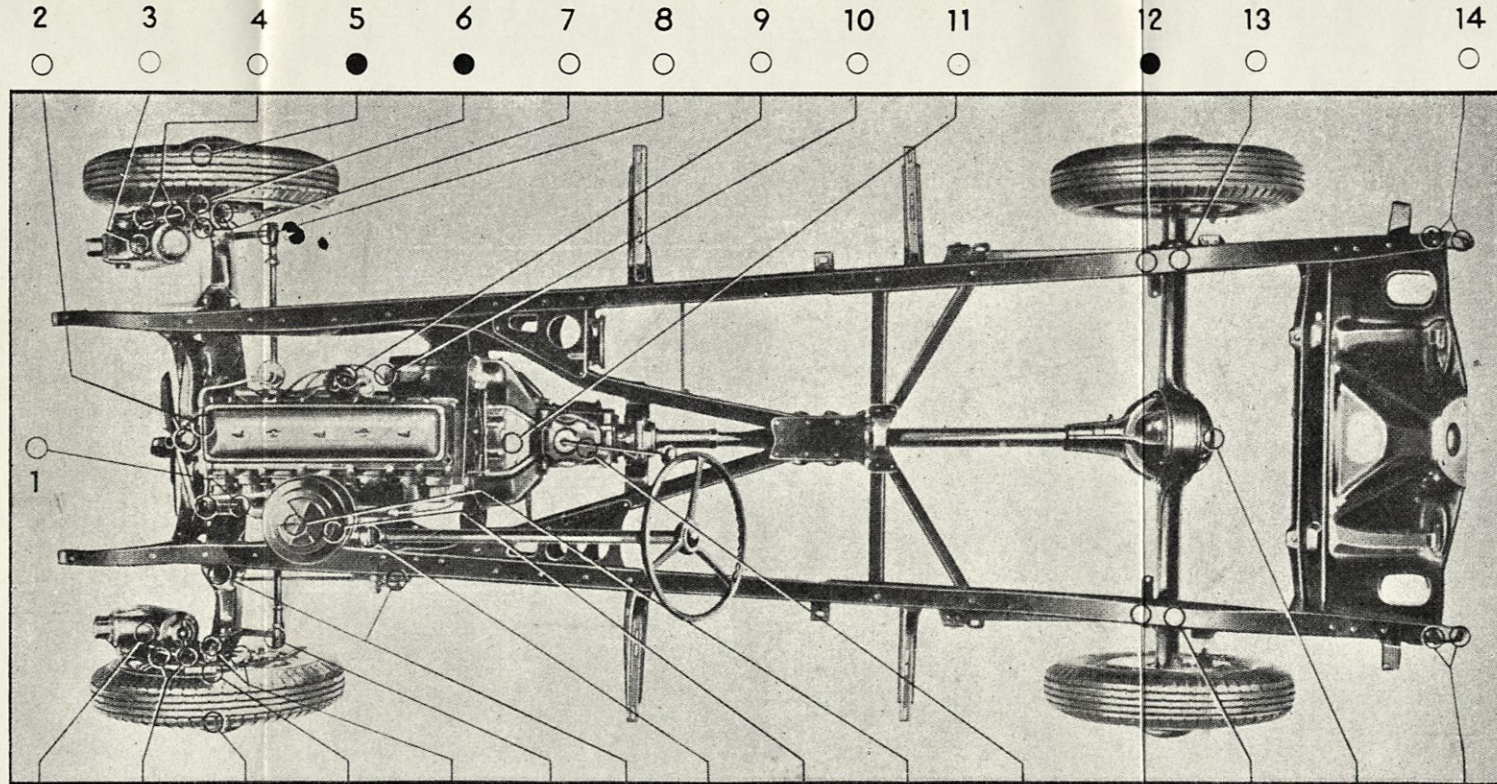
Moottorin öljy uusitaan. Katsokaa kuvaa. Kampikammion tilavuus 4-75 litraa.



Öljymittapuikon nuolet osoittavat ylintä ja alinta öljymäärää, eikä sitä saa ylittää eikä alittaa.

Ilmanpuhdistaja puhdistetaan. Puhdistaja huuhdotaan bensiinissä, joka saa valua ja haihtua, minkä jälkeen puhdistaja kastetaan ohueen öljyyn, mikä myös saa valua, ennenkuin puhdistaja kootaan.

Huopalevyä ei saa voidella.



2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14  
○ ○ ○ ● ● ○ ○ ○ ○ ○ ● ○ ○

○ ○ ● ⊕ ○ ○ ○ ○ ⊕ \* ○ ● ○ ○ ○ ○  
3 4 5 6 7 8 20 19 18 17 16 12 13 15 14

## Kaksi kertaa vuodessa.

18. Kiihdytyspumppu akseli. Irroittakaa pölysuojus ja voidelkaa grafiittirasvalla.
  6. Jarrukilven holkki. Alustarasvaa. Voideltaessa on vaunun etuosan oltava ylhäällä.
  12. Takimaiset iskunvaimentajat. Tarkastakaa öljyn korkeus ja lisätkää tarpeen mukaan iskunvaimentajaöljyä. Muuta öljyä ei saa käyttää.
  5. Etupyörien laakerit. Irroittakaa molemmat pyörät ja puhdistakaa laakerit bensiinillä. Voidelkaa laakerit kuulalaakerirasvalla.
- Voidelkaa ainoast. laakerit, ei napahylsyä.

11. Täyttäkää irroituslaakerin öljykuppi SAE-160 öljyllä kesällä ja SAE-90 talvella.
15. Taka-akseli. Pitäkää taka-akselin koppa täytettynä täyttöreikään asti. Öljyä seuraavasti:  
Kesällä ..... SAE-160  
Talvella ..... SAE-90
16. Vaihdelaatikko. Öljyä on pidettävä täyttöreikään asti. Öljyä seuraavasti:  
Kesällä ..... SAE-160  
Talvella ..... SAE-90
19. Ohjaussimpukka. Erikoisvoiteluainetta joka ei muutu kovassa pakkasessa tai lämmössä. (Älkää käyttäkö voideltaessa painevoitelunippaa, koska voiteluainetta silloin puristuu ohjausputkeen.)

## K O R I.

## Joka 3,000 km:n jälkeen.

### Ovien saranat.

Ohutta koneöljyä.

### Ikkunasäädin.

Avatkaa ikkuna niin paljon kuin mahdollista. Pitäkää teräslangan toinen pää säätimen akselia vasten hammaspyörän luona (oven sisäpuolella). Kaatakaa muutama tippa ohutta koneöljyä teräslangalle, niin että sitä valuu alas akselille.

### Ikkunasäätimen varsi.

Sulkekaa ikkuna ja voidelkaa ohuella koneöljyllä öljykannua käyttäen pitkin

ANTAKAA VALTUUTETUN CHEVROLET-HUOLTOASEMAN VOIDELLA VAUNUANNE!

juoksukiskon yläpäästä. Öljy valuu alas ja voitelee kiskon, tuen ja säätimen varren.

### Tuulilasinpuhdistaja.

Ohutta koneöljyä.

### Ovien lukkoakselit.

Kiinteää voiteluainetta »Door Ease»; saatavana Chevroletin myyjältä.

### Lukkosylinterit.

Kuivaa grafiittia.

### Oven nokan puskin- ja hakalevyt.

Kiinteää voiteluainetta »Door Ease».

### Etuistuimen säätölaite.

Grafiittirasvaa.





# CHEVROLET

*säilyttää*

# CHEVROLET

*laatusa, kun*

*käytätte yksinomaan*

